



Città metropolitana  
di Venezia



in adozione 23 luglio 2018





Città metropolitana  
di Venezia

# PIANO STRATEGICO METROPOLITANO

triennio 2018-2019-2020





# INDICE

INTRODUZIONE	5
<b>Capitolo 1. VENEZIA METROPOLITANA. UNA STORIA, UN TERRITORIO, UN FUTURO</b>	<b>7</b>
Paragrafo 1.1 LA DIMENSIONE METROPOLITANA	7
Paragrafo 1.2 UNO SGUARDO OLTRE L'EUROPA	10
Paragrafo 1.3 UNA CITTÀ DA SMART A WISE	16
Paragrafo 1.4 UNO SGUARDO ALLE GRANDI-PICCOLE OPERE	17
<b>Capitolo 2. ANALISI DEL CONTESTO</b>	<b>21</b>
Paragrafo 2.1 RIFERIMENTI TEMATICI	21
Paragrafo 2.2 POPOLAZIONE	24
Paragrafo 2.3 ASSETTO URBANISTICO	29
Paragrafo 2.4 ASSETTO INFRASTRUTTURALE	39
Paragrafo 2.5 LA DIMENSIONE ECONOMICO-SOCIALE	55
Paragrafo 2.6 TURISMO, CULTURA E PROMOZIONE DEL TERRITORIO	77
Paragrafo 2.7 ISTRUZIONE E FORMAZIONE	94
<b>Capitolo 3. FONTI DI FINANZIAMENTO</b>	<b>99</b>
Paragrafo 3.1 IL QUADRO FINANZIARIO DI RIFERIMENTO	99
Paragrafo 3.2 LA STRATEGIA EUROPA 2020 E L'AGENDA 2030	101
Paragrafo 3.3 FONTI DI FINANZIAMENTO EUROPEE	102
Paragrafo 3.4 FONTI DI FINANZIAMENTO NAZIONALI E REGIONALI	105
<b>Capitolo 4. MODALITÀ DI COSTRUZIONE E ATTUAZIONE DEL PIANO STRATEGICO</b>	<b>109</b>
Paragrafo 4.1 FATTORI DEL PIANO STRATEGICO - GOVERNARE INSIEME	110
Paragrafo 4.2 VALENZA DEL PIANO STRATEGICO METROPOLITANO	112
Paragrafo 4.3 COLLABORAZIONE TRA ISTITUZIONI	113
Paragrafo 4.4 CONOSCENZA CONDIVISA	114
Paragrafo 4.5 PARTNERSHIP PUBBLICO-PRIVATO	114
Paragrafo 4.6 ROAD MAP	115
Paragrafo 4.7 Scheda progetto	118
<b>Capitolo 5.. STRATEGIE GENERALI E PIANIFICAZIONE DI SECONDO LIVELLO</b>	<b>119</b>
Paragrafo 5.1 IDENTITÀ	119
Paragrafo 5.2 SVILUPPO	121
Paragrafo 5.3 RESILIENZA	122
Paragrafo 5.4 LA PIANIFICAZIONE DI SECONDO LIVELLO	124

<b>Capitolo 6. LINEE DI PROGRAMMA</b>	<b>129</b>
Paragrafo 6.1 Linea 1: UNA NUOVA ORGANIZZAZIONE	129
Paragrafo 6.2 Linea 2: OLTRE I CONFINI METROPOLITANI	131
Paragrafo 6.3 Linea 3: COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE	133
Paragrafo 6.4 Linea 4: RETI DI SUSSIDIARIETÀ	134
Paragrafo 6.5 Linea 5: PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	135
Paragrafo 6.6 Linea 6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE	138
Paragrafo 6.7 Linea 7: SALVAGUARDIA E QUALITÀ DELL'AMBIENTE	142
Paragrafo 6.8 Linea 8: INFORMATIZZAZIONE E DIGITALIZZAZIONE	145
Paragrafo 6.9 Linea 9: SVILUPPO ECONOMICO	147
Paragrafo 6.10 Linea 10: SICUREZZA DEL TERRITORIO E DEI CITTADINI	150
Paragrafo 6.11 Linea 11: PROMOZIONE DEL TERRITORIO: TURISMO, CULTURA E SPORT	151
Paragrafo 6.12 Linea 12: COESIONE ED INCLUSIONE SOCIALE	154
Paragrafo 6.13 Linea 13: ISTRUZIONE, FORMAZIONE PROFESSIONALE E LAVORO	156
<b>Capitolo 7. IL CONTRIBUTO DEI TERRITORI</b>	<b>159</b>
Paragrafo 7.1 PREMESSE ED INQUADRAMENTO	159
Paragrafo 7.2 RECEPIMENTO E VALORIZZAZIONE DEI CONTRIBUTI PRESENTATI DAI TERRITORI METROPOLITANI	160
7.2.1 CONTRIBUTO DEL VENETO ORIENTALE	160
7.2.2 CONTRIBUTO DELLA RIVIERA DEL BRENTA	162
7.2.3 CONTRIBUTO DEL MIRANESE e MARCON	163
7.2.4 CONTRIBUTO DELL'AREA SUD	164

# INTRODUZIONE

Il piano strategico, al di là delle definizioni legislative, è prima di tutto un patto tra amministratori pubblici, organizzazioni private, realtà del sociale e del volontariato, associazioni sportive e culturali, soggetti economici, corpi intermedi e semplici cittadini che scelgono di condividere delle responsabilità comuni per realizzare un percorso di sviluppo condivisibile, per la realizzazione del quale ciascuno è impegnato a svolgere la propria parte.

Ecco perché il Piano strategico nasce con un lungo percorso di progettazione della visione futura di un territorio ampio, come la realtà metropolitana di Venezia, all'interno del quale si scelgono gli obiettivi primari da attuare in modo partecipato.

Lo scopo è promuovere il coordinamento e la cooperazione tra pubblico e privato, nelle sue diverse forme, oltre le attività ordinarie delle Amministrazioni comunali e superando quell'idea di "libro dei sogni" che rischiano sempre di restare tali senza diventare mai reali.

Non c'è una prescrizione giuridica impositiva dei contenuti del Piano strategico, l'atto di indirizzo si fonda sul mantenimento di un clima di fiducia tra tutti i soggetti che decidono di prendere parte alla sua stesura e realizzazione: modalità indispensabile perché ci sia l'impegno, la partecipazione, il contributo critico e la capacità propositiva di tutti coloro che scelgono di esserne protagonisti.

Definire la visione di lungo periodo del territorio metropolitana di Venezia è a servizio anche del mondo imprenditoriale, vero volano indispensabile per il rilancio economico del territorio. In una fase di economia globalizzata, le linee strategiche del Piano si rivolgono anche alle imprese, non solo locali, ma nazionali e internazionali, agli operatori e agli investitori stranieri, ricercando rapporti di collaborazione e prospettive di vantaggiosa cooperazione.

Sviluppo dell'occupazione, tutela e salvaguardia del territorio e dell'ambiente, alta formazione, garanzia di un elevato standard di sicurezza, fermento culturale e artistico, sostegno al mondo dello sport e dei suoi valori, partecipazione attiva delle realtà sociali, buona ed efficiente amministrazione, sono solo alcuni degli asset fondamentali che si traducono in elevata qualità della vita, per chi vuole creare e far crescere la propria famiglia nella Città metropolitana di Venezia.

In un'epoca in cui la competizione europea e mondiale non è più tra stati, ma tra realtà metropolitane, Venezia raccoglie la sfida, volendo giocare da leader, forte della sua storia e dei suoi valori. Il Piano Strategico Metropolitano è una visione di area vasta, che può portare sviluppo, benessere, migliori condizioni di vita per tutti. Un esempio, positivo, per l'intero sistema Paese.



# VENEZIA METROPOLITANA. UNA STORIA, UN TERRITORIO, UN FUTURO



## Paragrafo 1.1 LA DIMENSIONE METROPOLITANA

Nomina sunt consequentia rerum, sostenevano i latini: Venezia metropolitana ne è una viva dimostrazione. L'etimologia di metropoli deriva infatti dall'unione di due parole greche: metro, da meter, madre, e polis, città. Venezia metropolitana assume, pertanto, il ruolo di "madre" di tutti i 44 Comuni, degli altri Enti e realtà del territorio. Una "madre" che è in grado di raccogliere e ordinare in una dimensione unitaria moderna quell'agglomerato urbano e quell'insieme di rapporti e di relazioni umane, sociali ed economiche che già si sono consolidate nella vita di tutti i giorni. Una "madre" che funge da esempio generoso, riferimento in un'ottica di fruttuosa collaborazione tra istituzioni per il futuro dei cittadini.

Venezia si sviluppa in un'area in assoluto tra le più dinamiche e produttive d'Europa e del mondo, crocevia tra Nord e Sud, Est e Ovest, ponte col Mediterraneo lungo i corridoi europei Lisbona-Kiev e Berlino-Palermo, terminale della Via della Seta marittima dalla Cina. Venezia, con Padova e Treviso si pone come area capitale della cultura e snodo internazionale, punto di riferimento della conoscenza e della ricerca, leader per le attività manifatturiere.

Questi sono territori altamente infrastrutturati, con dotazione di porti, aeroporti, interporti, ferrovie ad alta velocità e alta capacità, con snodi autostradali e il passante di Mestre che agisce da grande cerniera della Città metropolitana, nonché con diffusione della banda larga in quasi tutto il territorio.

Venezia è un asset fondamentale per l'economia del Nordest e del sistema Paese. Come una perla non può vivere senza la sua conchiglia, la città antica, con la sua Laguna, ha bisogno del supporto di tutto il territorio circostante, in una logica d'integrazione.



L'acronimo PaTreVe, espressione coniata dagli studiosi ormai del secolo scorso, rappresenta una giusta dimensione, ormai quasi già stretta: Venezia metropolitana, nella sostanza, si allarga già al di là dei confini amministrativi dei 44 Comuni, arrivando a coinvolgere luoghi e situazioni di area vasta confinanti, sia all'interno della Regione, ma anche oltre, basti pensare al vicino Friuli, con il quale l'area metropolitana orientale intrattiene stretti rapporti a tutti i livelli. Il contesto territoriale originario dell'area metropolitana di Venezia è il bacino idrografico di riferimento, ovvero quell'insieme di realtà che hanno nell'acqua, dolce e salata, di superficie e sotterranea, l'elemento di congiunzione: Venezia, Treviso, Padova, Belluno, Vicenza, Rovigo e Pordenone, ma le funzioni e l'intreccio di relazioni la portano ad essere il punto di riferimento dell'intera macro-regione triveneta.

Quest'area non può che chiamarsi Venezia, brand conosciuto e apprezzato in tutto il mondo, che diventa un volano formidabile, sia per attrarre nuovi talenti e risorse, che per promuovere all'estero le tante eccellenze che ci contraddistinguono.

Le città vivono di relazioni economiche e culturali con l'esterno, sono nodi di reti che le collegano ad altre città e territori. Fino a metà del XX secolo, le reti avevano per lo più una dimensione regionale o al massimo nazionale; oggi si estendono a scala planetaria, sono connessioni e vie di accesso a mercati e società lontane, che annullano però, al tempo stesso, le barriere protettive in ambito regionale e nazionale.

Nelle nuove condizioni, ogni città metropolitana deve rapidamente trovare una sicura collocazione, specializzando la propria offerta in modo da cooperare con città complementari e competere con successo con altre concorrenti: Venezia, in particolare, necessita di una dimensione territoriale consona alla sua storia e adeguata alla piena espressione delle proprie potenzialità, candidandosi a svolgere il ruolo trainante per l'interno Nordest e in ambito nazionale<sup>1</sup>.

Il nuovo livello di governo dell'area vasta sarà in grado di promuovere un sistema di reti, sinergie, collaborazioni e progettualità condivise, a tutto beneficio della popolazione. Ne potranno derivare, infatti, numerosi vantaggi in termini di modernizzazione, semplificazione, condivisione di funzioni e servizi, risparmi di spesa, riduzione delle burocrazie e quindi maggiore efficienza, che potremo sperimentare nella vita di tutti i giorni. Non solo in campo economico, ma anche sul piano sociale, culturale, educativo e sportivo. La qualità della vita dei cittadini determina maggior competitività in termini di attrazione di capitale umano.

Una condizione perché si insedino e si sviluppino nuove imprese, nuovi prodotti e servizi competitivi, è che la popolazione dell'area metropolitana sia altamente qualificata. Il più importante fattore, a questo proposito, è la qualità delle scuole, delle strutture di formazione e delle università. Vitale è lo stretto legame tra la ricerca e il settore imprenditoriale, il trasferimento di conoscenze per l'innovazione.

---

<sup>1</sup> Manifesto per la Città Metropolitana di Venezia, 2011, sottoscritto da Associazioni di categoria e rappresentanti delle Professioni intellettuali:

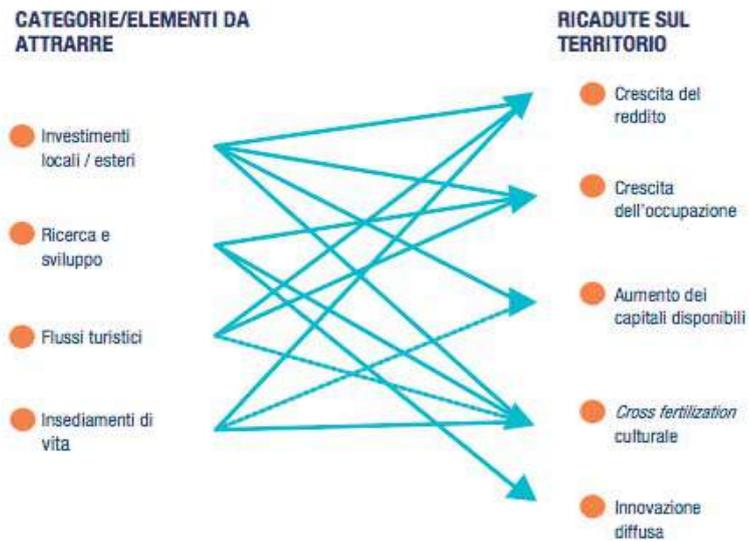
Il sistema di piccole e medie aziende, integrate con quelle grandi, può trovare ulteriore spinta per far ritornare il territorio di riferimento della Città metropolitana al centro delle relazioni tra sistema Italia, Europa e Cina. Non c'è solo un grande porto di entrata e di uscita delle merci, ma una piattaforma produttiva e logistica, che ha capacità ancora di espansione nell'area di Porto Marghera, che consente di integrare il basso costo della manodopera dell'Oriente per la produzione dei semilavorati con la precisione della manifattura veneta. A tal proposito, l'estensione della zona franca e la creazione di una zona economica speciale diventa uno degli obiettivi che - trasversalmente - il territorio deve ottenere dal Governo.

L'attuale momento politico-istituzionale è occasione importante per delineare un diverso assetto delle funzioni amministrative tra Stato, Regione e Città metropolitana, sia considerato lo stato di attuazione della legge istitutiva delle Città metropolitane (L. 74.2014, n. 56), giunta ad una fase di necessaria implementazione, sia nell'ambito del percorso di definizione "di ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia", anche a seguito del referendum consultivo dello scorso 22 ottobre 2017.

Venezia è Città metropolitana, capoluogo del Veneto, luogo di preminente interesse nazionale e di attenzione internazionale per le azioni a tutela della città e della sua laguna (patrimonio mondiale dell'UNESCO dal 1987) e oggetto, a tal fine, di legislazione speciale. La Città metropolitana di Venezia, in definitiva, ha uno "status" socio-economico, storico-culturale e, soprattutto, normativo "suo proprio", che deve essere oggetto di attenzione partecipata nell'ambito dei tavoli istituzionali costituiti o in corso di costituzione.

Il riordino delle funzioni amministrative, sia fondamentali che conferite, dei diversi livelli istituzionali territoriali, anche per il Veneto non può prescindere dal rispetto dei principi costituzionali di sussidiarietà, differenziazione, adeguatezza. Per questo è indispensabile che la rappresentanza istituzionale della Città sia coinvolta direttamente nel processo di costruzione di nuove norme primarie, riferite agli enti intermedi, ma, soprattutto, alle nuove forme di autonomia del Veneto.

Anzi, risulta necessario che la definizione delle funzioni amministrative tra quelle potenziate invocate dalla Regione del Veneto e quelle da conferirsi a completa attuazione della legge "Delrio" alla Città metropolitana di Venezia, quale ente intermedio con carattere di specialità, sia univoca e coerente. Anche sul piano istituzionale, pertanto, Veneto e Venezia sono necessariamente connesse: occorre dare nuova attuazione normativa a tale condizione, tenendo conto che l'effettiva autonomia funzionale amministrativa non può che essere contestuale, tanto per la Regione che per la Città metropolitana.



(fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti, 2015)

Da ultimo, la Città metropolitana si pone l'obiettivo, e il Piano Strategico ne è lo strumento, per affiancare e sostenere le realtà economiche territoriali nella ricerca costante dello sviluppo che tenda:

- alla piena occupazione
- alla realizzazione di forme di solidarietà diffusa;
- al ripristino di una mobilità sociale virtuosa;
- al miglioramento della qualità della vita non solo della generazione attuale, ma dei figli e dei nipoti.

## Paragrafo 1.2 UNO SGUARDO OLTRE L'EUROPA

Il processo di urbanizzazione si sta sviluppando con una velocità mai registrata prima nella storia dell'uomo, tanto che l'OCSE, in una recente pubblicazione, ha definito quello attuale "il Secolo metropolitano".



Immagine satellitare notturna dell'Europa (Fonte: NASA)

L'ambizione di confrontarsi con l'Europa deriva dal ruolo assunto nel tempo da alcune grandi realtà metropolitane che svolgono, seppur con modalità di governo e declinazioni diverse, le funzioni di "motore dello sviluppo" socio-economico del paese di appartenenza, ad esempio:

- in Francia si è assistito ad una prima individuazione di città metropolitane "Les Métropoles" nel 1982 includendo Parigi, Lione e Marsiglia. Successivamente, nel 2014, quasi in contemporanea alla "riforma Delrio", con la legge MAPTAN, l'assetto istituzionale francese è stato ulteriormente riconfigurato e rafforzato in "chiave metropolitana";
- in Germania: Berlino, Brema e Amburgo sono delle vere e proprie città stato, dotate di Costituzione, organi di governo, un Parlamento e un Primo Ministro;
- in Spagna: Madrid costituisce una Città Regione coincidente con la Comunità Autonoma, mentre per la Catalogna, dal 1975 esistono tre agenzie per l'erogazione di servizi che coprono Barcellona e altre 33 municipalità;
- in Inghilterra: oltre alla grande Londra, metropoli di carattere regionale, sono state individuate sei contee metropolitane e, dal 1995, alcune città sono organizzate in "core city group" (Birmingham, Bristol, Leeds, Liverpool, Manchester, Newcastle, Nottingham e Sheffield), città di attrattività regionale fuori Londra.

Storie diverse che individuano le grandi città europee quali nuclei nevralgici dell'economia e dello sviluppo e che attivano risorse per sviluppare prioritariamente strategie infrastrutturali funzionali ad una nuova organizzazione del territorio.

Tant'è che, pur nella diversità, alcuni elementi risultano ricorrenti quali obiettivi rivendicati dalle organizzazioni metropolitane sopra citate:

- la promozione dello sviluppo economico, dell'innovazione, della ricerca;
- la promozione dello sviluppo sociale e culturale;
- la pianificazione territoriale di area vasta;
- lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi di trasporto.

È pertanto evidente che guardare ad un'area metropolitana come organizzazione nuova per lo sviluppo del territorio non significa soltanto individuare degli agglomerati urbani affiancati a servizi di scala sovracomunale, ma dotare di strategie un ambito geografico più o meno complesso che ne era sprovvisto.

Nell'Europa allargata, oltre 100 aree metropolitane, con più di 500.000 abitanti ciascuna, ospitano il 60% circa della popolazione totale, ossia 480 milioni di abitanti. Dati che dimostrano quanto siano importanti, in Europa, la competitività e il benessere metropolitano per la prosperità economica e la coesione sociale, e che segnalano la potenziale valenza di un'efficace governance metropolitana, tesa verso un migliore equilibrio urbano.

In Italia sono definite "metropolitane" 10 città nelle regioni a statuto ordinario e altre 4 città nelle regioni a statuto speciale: insieme rappresentano 21.942.498 abitanti (pari al 36% della popolazione italiana), distribuiti su una superficie complessiva di 46.639 km<sup>2</sup> (15,4% dell'Italia) e producono oltre il 36% del PIL annuo del paese.

La cooperazione tra reti di città favorisce il decentramento del processo decisionale e di potere politico lontano dalla capitale. Questo aumenta il ruolo

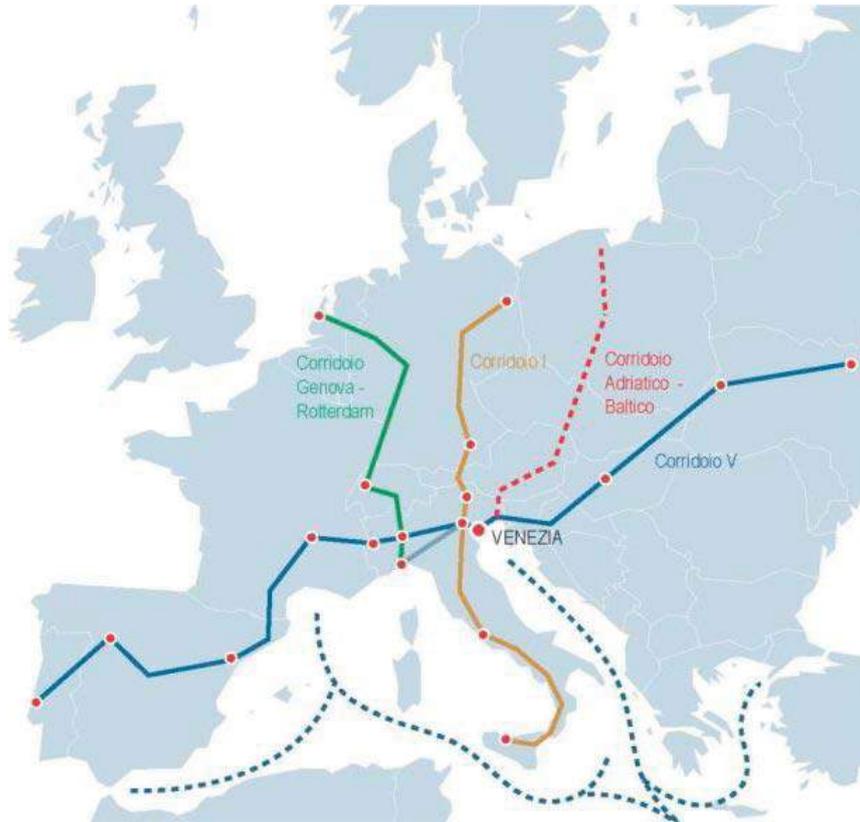
e l'influenza dei comuni periferici, che arricchiscono i processi politici di problem-solving con nuove prospettive, più vicini e solidali ai cittadini.

**Le città metropolitane, infatti, sono le vere componenti smart degli stati-nazioni, perché:**

- permettono alle persone di identificare le questioni locali che hanno un significato globale, consentendo loro in tal modo di partecipare e impegnarsi in attività socio-economiche e ambientali che possono generare un impatto globale;
- promuovono azioni dal basso, legate con i cittadini, rispondendo alle sfide locali che diventano globali. Con l'utilizzo delle tecnologie dei social media e di Internet, si attivano canali di micro-politica favorendo la partecipazione dei cittadini attraverso le reti transnazionali come nelle lotte per i diritti umani, l'ambiente, il decent work, la sicurezza e simili;
- bypassano la sovranità nazionale: nel loro ruolo globale, la cooperazione tra città evita da lunga data controversie nazionali che minano il consenso in materie di grande rilevanza internazionale. Le città non devono raggiungere il consenso nazionale attraverso il processo difficile delle scale gerarchiche che hanno gli Stati e le istituzioni internazionali. Iniziative locali possono spontaneamente scalare una rete globale di attivismo senza rischiare di perdere l'obiettivo specifico della loro origine locale (ad esempio il Patto dei Sindaci per l'ambiente);
- sono più celeri nello scambio di informazioni: attraverso i gemellaggi, le relazioni istituzionali e internazionali, le città sono molto veloci nello scambiare *best practice* sulla risoluzione di alcuni problemi comuni;
- sono marchi globali che attirano le menti creative. Come magneti iconici, le città hanno forgiato una identità e reputazione sul loro modo di attirare e trattare con gli investitori, le imprese multinazionali, i lavoratori di talento e il turismo di massa. Oggi più che mai, posti come New York, Londra, Parigi, Tokyo, Pechino, Singapore elevano la reputazione del proprio brand ai governi locali e nazionali, che li integrano nella progettazione delle politiche economiche destinate ad richiamare risorse.

Le Città metropolitane italiane, pur trovando una propria individuazione geografica ancora transitoria, dovranno sviluppare, specie nelle infrastrutture trasportistiche e nei sistemi relazionali, connessioni con le altre città europee. Il territorio della Città metropolitana di Venezia, sotto questo aspetto, detiene un'invidiabile collocazione geografica, in quanto rappresenta la porta di accesso all'Europa e dall'Oriente per i traffici commerciali del Mediterraneo, a seguito del raddoppio della capacità di transito del canale di Suez, e nodo nevralgico rispetto ai corridoi di trasporto trans-europei, con la Maritime Silk Road.

Le prospettive strategiche di sviluppo della Città metropolitana sono favorite da linee di influenza/di accesso ai principali corridoi di riferimento: il corridoio Mediterraneo, il corridoio Lisbona - Kiev, direttrice da e verso la Francia, direttrice da e verso la Germania, con capacità di attrazione delle principali rotte commerciali del sud-est asiatico e della Cina.



Principali corridoi terrestri e marittimi con il sud Europa

Lo sviluppo deve necessariamente guardare oltre i mutevoli confini metropolitani per affacciarsi in Europa e nel mondo, sia attraverso un'efficace rete di trasporto delle merci, che con collegamenti veloci per le persone. L'apertura dei mercati mondiali colloca infatti Venezia quale destinazione preferenziale di alcune delle rotte commerciali scelte dalle potenze industriali. Per esempio la Via della seta, annunciata nel 2017, che ripercorre collegamenti tra l'Oriente e l'Europa attraverso i principali porti cinesi.

# Nuove prospettive

La Terra vista dal Regno di mezzo: il cartografo cinese Hao Xiaoguang ne ha realizzato quattro serie, ognuna basata su un emisfero (Nord, Sud, Est, Ovest). Qui riproduciamo la versione che ha al centro l'emisfero meridionale

## LEGENDA

### Principali rotte marittime

Il 90% del commercio e il 40% delle importazioni di petrolio viaggiano sul mare

### Rotte marittime in sviluppo

Annunciate nel 2013, sono comprese nel progetto «Nuova Via della Seta»

### Porti

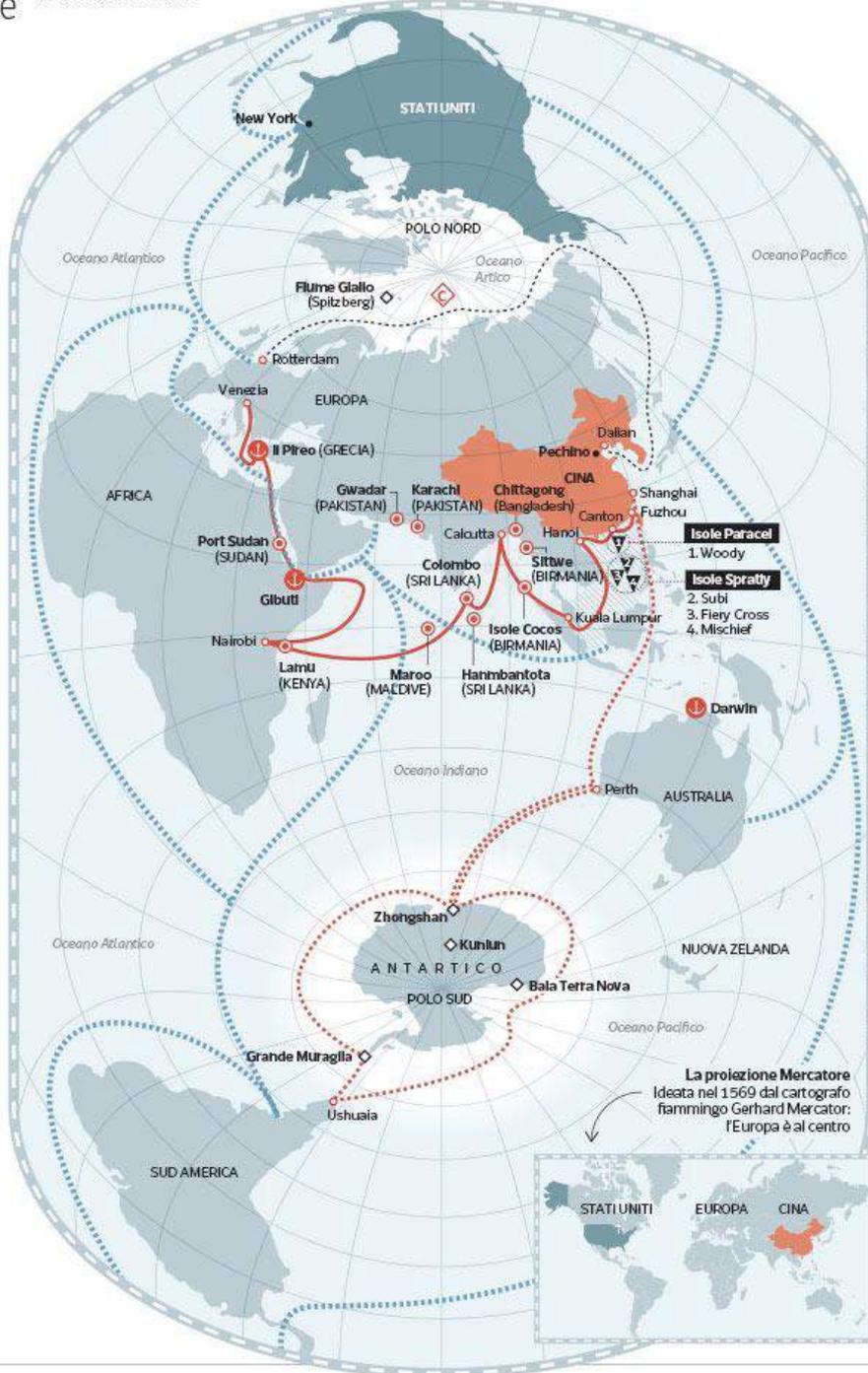
- 📍 Di proprietà o in affitto
- 📍 Dove la Cina ha infrastrutture

### Mar della Cina meridionale, la nuova frontiera a Sud

- 🏝️ Atolli occupati militarmente e trasformati con infrastrutture (porti, aeroporti, città)
- 🌊 Mar della Cina meridionale

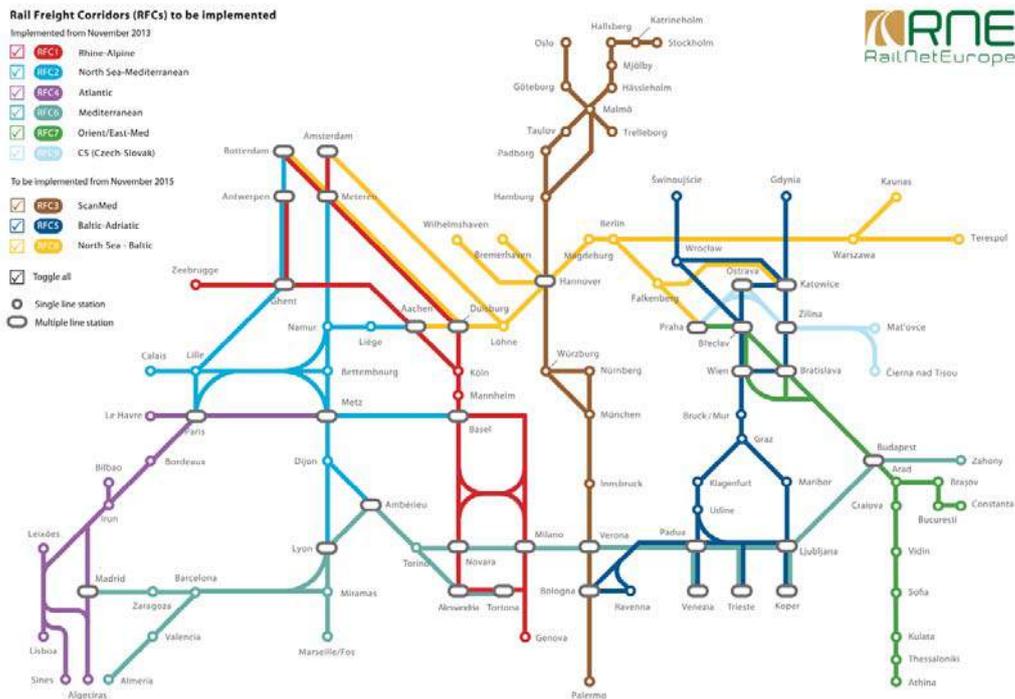
### Artico e Antartico

- 📍 Basi cinesi
- 📍 Percorsi di spedizioni scientifiche (l'ultima nel 2016)
- 📍 Consiglio dell'Artico (dal 2013 Pechino è osservatore permanente)
- 📍 Rotta del Nord resa possibile dalla recessione di ghiacci



Fonte: Le Monde

La terra vista dalla Cina da uno studio della forma semplificata della Cina: riproduzione del cartografo cinese Hao Xiaoguang - fonte "Lemonde" da Corriere della sera del 19.02.2017



Rete dei corridoi ferroviari merci in Europa (www.rfi.it)

Con riferimento ad una scala globale, occorre sostenere l'accessibilità a mercati lontani, a sistemi specializzati di informazione, a luoghi alti della produzione culturale per interscambi nelle due direzioni.

Gli attori locali devono essere facilitati nella possibilità di partecipare a reti internazionali di cooperazione economica, scientifica e culturale, e a loro volta impiegarsi prioritariamente a sviluppare queste partecipazioni; è parte dello stesso obiettivo l'accesso, concordato fra attori pubblici e privati, locali e esterni, a programmi di sviluppo previsti e finanziati da organismi internazionali, in particolare l'Unione Europea. In generale, la Città metropolitana di Venezia si dota in questo modo di una "politica estera", e dei mezzi per realizzarla.

Con riferimento ad una scala regionale, è necessario estendere le funzioni organizzative e di promozione del territorio, perché le possibilità di un successo comune dipendono dall'attivazione dell'area nel suo insieme, secondo le sue vocazioni; la realizzazione di infrastrutture per lo sviluppo, la localizzazione di università, centri intermodali, aeroporti, ospedali, sono questioni che riguardano spesso più comuni dell'area regionale.

Le possibilità strategiche e organizzative si definiscono però anche al di là dei confini prossimi tradizionali: si stanno infatti formando macroregioni, che oltrepassano anche confini nazionali sempre meno significativi, oggi, con la costruzione dell'Unione Europea.

È su queste basi che la Città metropolitana di Venezia può porsi l'obiettivo di essere una efficiente metropoli, dotata di alta infrastrutturazione, capace di attrarre e mobilitare risorse per collaborare e competere con le altre grandi città della nuova Europa. Date le sue caratteristiche, i punti di riferimento per Venezia sono da una parte la Baviera, ovvero l'area oggi più ricca, dinamica e competitiva, dall'altra l'area dell'Est Europa, che ha grandi capacità di sviluppo.

Su scala europea, Venezia metropolitana deve essere sede naturale, e pertanto diventare sede istituzionale, del rapporto tra Europa, Cina ed Oriente, anche ospitando un' Agenzia internazionale.

### Paragrafo 1.3 UNA CITTÀ DA SMART A WISE

Locuzioni come "Città sostenibile", "città verde", "eco-città" e, più di recente, "Smart City" o "Wise City" sono sempre più utilizzate tra urbanisti, professionisti, architetti, pianificatori e politici. L'obiettivo è abbracciare nuovi modelli e approcci che aiutino a sviluppare politiche urbane finalizzate a contrastare le sfide attuali, come il degrado ambientale, il cambiamento climatico (l'urbanizzazione di massa), il consumo di suolo, la migrazione e la quarta rivoluzione industriale, solo per citarne alcuni.

Nel Piano Strategico questi obiettivi generano una visione politica a lungo termine, che trascende i governi e le amministrazioni di parte.

L'idea che il mondo si stia muovendo verso l'era "urbana" è stata da tempo superata dalla realtà. Già nel 2008 la metà della popolazione mondiale viveva in aree urbane e la percentuale aumenterà fino al 75% entro il 2050. Questi numeri dimostrano che le sfide globali connesse con l'espansione dell'urbanizzazione e della demografia trasformeranno il ruolo delle città, che diventeranno sempre di più l'interfaccia tra la dimensione locale e quella globale.

Le politiche poste in atto e le azioni intraprese per promuovere la crescita inclusiva, la riduzione delle disuguaglianze e la sfida ai cambiamenti climatici non sono più appannaggio esclusivo degli stati-nazione e delle istituzioni sovranazionali. Tali questioni richiedono il coinvolgimento delle città.

Il termine città "sostenibile", coniato alla fine degli anni '90, è stato integrato dal termine città "smart-intelligente", per indicare l'innovazione ICT e la nuova modalità di governance della cittadinanza urbana. Ma le città sono organismi viventi, in continua evoluzione e adattamento alle forze esterne e interne. Nella prima fase di città "smart" 1.0 ci si è concentrati sul modo in cui le ICT possono migliorare la funzionalità della città, cui è seguita la fase 2.0 dove si è posto l'accento su questioni di buon governo della città, partnership pubblico-privato per la gestione urbana, sostenibilità e inclusione.

Lo sviluppo urbano è una "scienza della città", in continua evoluzione per due motivi. Il primo è abbastanza ovvio: con tale diversa "complessità organizzata" è quasi impossibile cogliere le sfumature della molteplicità delle città all'interno di una singola formula all-inclusive. Il secondo è forse meno evidente: il concetto di smart city va reinterpretato attraverso la lente della cultura, della natura, del ruolo del singolo individuo nel processo di città in trasformazione.

Abbiamo quindi bisogno di una città che non sia più solo "smart-intelligente" ma che diventi "wise-saggia". Smart-city connota il tempo nell'iper-reale, i dati, il loro flusso, la connettività, la velocità di trasferimento. Smart è il pensare e modificare in tempo zero le azioni, piuttosto che inviare comunicazioni dedicate agli utenti. Le città, tuttavia, non hanno solo l'entità del tempo reale. Le società si sviluppano e si evolvono nel corso di decenni, se non di secoli.

Il termine wise-saggio sta a dimostrare che l'orizzonte temporale di riferimento è ampio. Una città wise-saggia sa sfruttare le enormi quantità di dati generati dai dispositivi di oggi per guidare a lungo termine il pensiero, la piani-

ficazione e l'attività.

Una delle grandi sfide per le Amministrazioni locali è quella di progettare un modello urbano che sia centrato sulla persona, evitando l'approccio "one size fits all". **L'obiettivo finale di questo modello dovrebbe essere il miglioramento della qualità della vita dei cittadini, compresa la loro felicità e il benessere soggettivo, nelle città resilienti.**

Il modello della città wise-saggia come un nuovo paradigma di sviluppo urbano non deve tuttavia screditare il concetto di città smart-intelligente. Infatti esso lo comprende e lo trascende. Va al di là della tecnologia per porre il cittadino al centro dello sviluppo urbano, orientandolo verso il "benessere dei cittadini". La base tecnica consente alle Amministrazioni comunali la ricerca e politiche di progettazione che contribuiscono a plasmare il capitale sociale; il governo wise-saggio si concentra sulla promozione di norme, reti e di organizzazioni costruite sulla fiducia e la reciprocità. In questo modo si contribuisce meglio alla coesione sociale, allo sviluppo economico inclusivo e al benessere dei cittadini, aumentando la loro capacità di agire e di soddisfare le proprie esigenze in modo coordinato e reciprocamente vantaggioso.

Tale visione completa e integrale si riflette nel concetto di wise-city. La saggezza è la capacità di pensare e di agire con la conoscenza, l'esperienza, la comprensione, il buon senso e l'intuizione.

#### **Paragrafo 1.4 UNO SGUARDO ALLE GRANDI-PICCOLE OPERE**

La pianificazione strategica consiste sostanzialmente nel partecipare allo sviluppo economico e sociale attraverso la costruzione di una visione comune della città, partendo dal presupposto che il governo centrale non è in grado – da solo – di trovare risposte a tutti i problemi del mondo attuale. Va attivato un rapporto costante tra i cittadini e l'Amministrazione, per dialogare, proporre e definire la visione generale, da perseguire attraverso obiettivi condivisi.

La più grande opera – prodromica a tutte le altre – è la manutenzione e messa in sicurezza del territorio, a partire dalla riduzione drastica del rischio idraulico, dall'efficientamento energetico e dal miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro di ogni singolo cittadino. Ci sono poi una serie di grandi-piccole opere che costituiscono la base per un nuovo modello di sviluppo:

- una gestione dei fiumi rispettosa della loro naturalità e delle loro aree di espansione golenali e, contemporaneamente, la manutenzione delle reti, degli impianti, dei dispositivi per il governo integrato dell'intero ciclo delle acque, con il coinvolgimento diretto del mondo agricolo;
- la riscoperta di un'agricoltura non solo capace di prodotti di eccellenza, dei quali il territorio è orgoglioso, ma anche di essere strumento di tutela del suolo e del paesaggio, fattore di sanità dei consumi, fonte di nuovi e moderni stili di vita e di occupazione attraverso tutte le attività ad alto contenuto di innovazione che oggi convergono nell'agricoltura multifunzionale;
- la difesa del suolo, la prevenzione dell'erosione, in particolare quella costiera, e del dissesto, la tutela della permeabilità e della fertilità, la soluzione del problema delle bonifiche, non limitato a Porto Marghera;

- le reti ecologiche intese come concreto supporto alla tutela della biodiversità e come infrastrutture verdi del territorio;
- la riqualificazione delle aree urbane, compresa la ristrutturazione dell'edificato per ottenere edifici a basso o addirittura nullo consumo di energia;
- l'avanzamento culturale sui temi della sostenibilità, che richiede non solo l'investimento sulla scuola ai diversi livelli, ma la diffusione del sapere, l'offerta per i giovani e i meno giovani di forme di educazione permanente, la promozione e l'attivo coinvolgimento nelle azioni dal basso di cura e miglioramento dei luoghi della vita quotidiana;
- il recupero delle aree dismesse per puntare al loro recupero e riuso;
- la tutela, conservazione, riutilizzo funzionale dell'immenso patrimonio artistico e religioso del territorio, soprattutto alla luce dell'importante significato identitario che assume nell'ambito metropolitano;
- la ristrutturazione o la creazione di strutture sportive polivalenti in tutte le aree della città metropolitana, anche con investimenti privati, di diversa dimensione, dal piccolo playground ad impianti moderni omologati per eventi a livello internazionale come palasport e stadio, per creare luoghi di aggregazione dedicati a nuovi servizi e attività a finalità sociale: la promozione di pratiche sportive rappresenta una leva per prevenire situazioni di marginalità e allo stesso tempo uno strumento per favorire l'integrazione e la solidarietà, con una forte valenza educativa e pedagogica.

Il focus di tutte le grandi-piccole opere è la vita del cittadino, con particolare attenzione alle sue necessità di spostamento. La mobilità è uno degli asset strategici per il collegamento veloce ed efficiente di un territorio che deve connettersi sempre di più anche alla luce di una constatazione molto semplice: ad esempio, sempre di più capita che si viva a San Donà o Portogruaro, si lavori a Venezia e si trascorra il tempo libero a Chioggia o viceversa. A favorire i collegamenti, c'è il sistema metropolitano di superficie, che va necessariamente completato.

La Commissione Europea nel suo White Paper "Transport 2050 – Roadmap to a single European Transport Area", si è proposta di raggiungere ambiziosi obiettivi entro il 2050 in termini di riduzione delle emissioni nocive per l'ambiente, della dipendenza energetica da sostanze inquinanti e destinate ad esaurirsi, nonché per il miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

L'espressione "mobilità sostenibile", molto in voga negli ultimi anni, si riferisce alle modalità di spostamento, specie nell'ambito urbano, in grado di ridurre gli impatti ambientali, sociali ed economici generati dai veicoli privati, quali per esempio l'inquinamento atmosferico, le emissioni di gas serra, l'inquinamento acustico, la congestione stradale e l'incidentalità, il degrado delle aree urbane, il consumo di territorio, l'impatto sulla salute dei cittadini, la dipendenza dai combustibili fossili.

Un forte incentivo all'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico parte dalla semplificazione dell'accesso allo stesso. In tal senso, l'integrazione tariffaria tra le diverse modalità gioca un ruolo cardine. Un esempio concreto è l'istituzione di un sistema per l'identificazione e controllo degli accessi per le varie tipologie di trasporto. Una App che, in una prima fase utilizzata solo per i servizi di mobilità, consenta poi agli utenti di utilizzare diversi servizi con una sola scheda. Al momento dell'acquisto del titolo di viaggio, i dati del cliente vengono trasmessi ai partner del progetto, uniti in una rete intelligente di fornitori di servizi di mobilità. In questo modo, al cliente è garantita la possibilità di utilizzare tutti i sistemi di mobilità inseriti nel circuito: la fatturazione del servizio verrà imputata a seconda delle modalità utilizzate. I servizi accessibili già dalla prima fase saranno sia quelli della mobilità automobilistica e acquea, sia delle ferrovie, ma in futuro anche dei parcheggi, degli ormeggi, del rifornimento delle auto elettriche, nonché per l'utilizzo del bike sharing. In questo ambito vanno ricordati gli investimenti finanziati dal "Bando periferie" su molte stazioni ferroviarie e la sperimentazione, dal 21 giugno 2017, del Biglietto Unico metropolitano VM24, l'accordo siglato con Trenitalia per gli abbonamenti integrati e l'applicazione Daaab.it.



# ANALISI DEL CONTESTO



L'art 7 dello Statuto metropolitano, riconoscendo nel Piano strategico la funzione fondamentale della Città metropolitana di Venezia, prevede che si basi su appropriati e accertati dati conoscitivi.

## Paragrafo 2.1 RIFERIMENTI TEMATICI



Le scelte del Piano Strategico metropolitano devono promanare da un confronto su uno scenario multitematico di riferimento: un tavolo di lavoro nel quale ciascun attore chiamato a partecipare possa indicare valori da confermare, esigenze da soddisfare e opportunità da cogliere.

Il confronto, che è sviluppabile su più dimensioni, da quella economica a quella sociale, da quella urbana a quella ambientale, da quella culturale a quella dell'innovazione, si poggia su un "foglio di lavoro" comune dato dal contesto territoriale di riferimento.

Va ribadito che non ci sono confini predefiniti, ma un territorio per natura dinamico, che troverà concretezza man mano che si svilupperanno idee, matureranno obiettivi e conseguentemente azioni.

È pertanto necessario individuare in primo luogo, per un ambito territoriale "oltre i confini metropolitani", appropriati contesti di riferimento "fisici" quali:

- **un sistema infrastrutturale**, che identifica l'assetto dei trasporti e dei movimenti delle persone e delle cose: l'obiettivo per un territorio che poggia sul corri-

doio europeo V è quello di intercettare i flussi e non rimanere zona di transito, ottimizzando il sistema dei trasporti pubblici e privati e privilegiando un sistema a rete e intermodale;

- **un sistema ambientale** costituito dal sistema dei fiumi dell'alto Adriatico, dal bacino scolante, dalle Lagune, dal mare e dalle loro zone di transizione: un sistema reso fragile e in continuo pericolo, da valorizzare per la sua valenza di capitale naturale e al contempo come opportunità per il miglioramento della qualità della vita, garantendo la sicurezza dei cittadini metropolitani e risorsa per un sistema economico sostenibile che ha nel turismo uno dei suoi settori di punta;
- **un sistema urbano - relazionale** che deve reinventarsi, in primis nei rapporti tra capoluoghi, sfruttando le sinergie che possono derivare dal connubio tra città (Venezia - Padova - Treviso - e i centri del confinante Friuli), dalla caratterizzazione dei luoghi, dalla vocazione territoriale delle realtà che da sempre producono ricchezza (con l'agricoltura, con il turismo, con l'offerta culturale e con la produzione della piccola media-impresa).



Nei predetti sistemi territoriali tematici vanno contestualizzate **le grandi opere, i progetti e i grandi eventi di livello nazionale e internazionale**, rispetto ad ognuno dei quali andranno studiate azioni di influenza e orientamento, da concretizzare in sede attuativa del Piano strategico:

- corridoio Baltico - Adriatico;
- corridoio infrastrutturale Monaco-Venezia;
- asse plurimodale Padova-Venezia;
- messa in sicurezza della S.S. Romea, nella prospettiva di valutare nuove soluzioni progettuali con i competenti organi di riferimento a livello ministeriale e in accordo con i territori, atte a risolvere l'impatto del traffico pesante e commerciale;
- completamento terza corsia A4;
- rafforzamento dei collegamenti con le spiagge;
- ampliamento del sistema delle ciclovie;
- collegamento ferroviario con aeroporto Marco Polo;
- alta velocità - alta capacità ferroviaria;
- collegamento ferroviario Chioggia-Padova e velocizzazione Chioggia-Venezia;
- completamento, gestione e manutenzione MOSE;

- sviluppo portuale e aeroportuale (anche tramite i terminal di Treviso e Verona);
- accesso delle "Grandi Navi" alla Stazione marittima, attraverso bocca di porto di Malamocco, Canale dei Petroli e Canale Vittorio Emanuele, preservando la crocieristica per la quale dovrà comunque essere evitato il transito per il bacino di San Marco;
- bonifiche idrauliche;
- bonifiche dei siti inquinati;
- azioni contro l'erosione della costa;
- Biennale di Venezia;
- Mostra del Cinema di Venezia;
- Olimpiadi invernali 2026 a Cortina.

Oltre che sui contesti di riferimento "fisici" la capacità "incisiva" della Città metropolitana potrà peraltro misurarsi su vasti contesti relazionali:

- favorendo la costituzione di zone omogenee che affrontino temi comuni e partecipino allo sviluppo metropolitano con strumenti e modalità diverse;
- "ascoltando" iniziative promosse già da tempo (GAL, IPA, Patti territoriali, Distretti produttivi...);
- supportando, con l'aiuto dei principali stakeholders delle realtà locali, le esigenze fondamentali di ciascun ambito;
- incentivando e partecipando alla costruzione di una Rete culturale di Teatri, di Musei e di Biblioteche.

In aggiunta allo Stato, ai suoi organismi territoriali e alla Regione, sono importanti protagonisti dello sviluppo del territorio noti attori, quali l'autorità portuale (APV); il gestore dell'Aeroporto (SAVE), le società di gestione autostradale, quelle ferroviarie (Trenitalia, Sistemi Territoriali); le Aziende di TPL (AVM, ACTV, ATVO); le Università; le Aziende Sanitarie; i Consorzi di Bonifica, le società Multiutility o gestori di reti di servizi (ENEL, TIM, Veritas, Snam, Italgas, Acquedotto Basso Livenza, etc), le grandi aziende insediate a Porto Marghera (ENI, Syndial, ENEL, EDISON, etc) e negli altri distretti produttivi del territorio, gli interporti di Venezia e di Portogruaro, le categorie e gli ordini professionali, le associazioni di categoria datoriali (Confindustria, Confartigianato, Cna, Confcommercio, Confesercenti, Coldiretti, Legacoop, Confcooperative, etc) e sindacali (CGIL, CISL, UIL, etc). Va inoltre considerato l'impatto della normativa e delle direttive nazionali e internazionali nei seguenti ambiti:

- agenda digitale;
- riforma degli enti di area vasta;
- rigenerazione delle periferie;
- piano del turismo;
- piano urbano della mobilità sostenibile;
- piano di azione per l'energia e il clima;
- pianificazione e programmazione in materia di commercio;
- piano di gestione del sito Unesco Venezia e la sua Laguna;
- piani in materia di energia e cambiamenti climatici;
- Zone franche portuali e Zone Economiche Speciali;
- nuova legge speciale per Venezia e la sua Laguna;
- trasferimento delle competenze del Magistrato alle Acque di Venezia ex L. 114/14;

- riordino delle funzioni regionali (legge regionale Veneto 29 ottobre 2015, n. 19 "Disposizioni per il riordino delle funzioni amministrative provinciali"; legge regionale 30 dicembre 2016, n. 30 "collegato alla legge di stabilità regionale 2017" e legge regionale 29 dicembre 2017 n. 45 "collegato alla legge di stabilità regionale 2018);
- prospettive legate all'esito del Referendum consultivo sull'autonomia del Veneto del 22 ottobre 2017;
- riforme conseguenti alla c.d. "legge Madia" (legge 7 agosto 2015, n. 124 - Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche) e i relativi decreti delegati, riguardanti, in particolare:
  - ✓ la riforma dei servizi pubblici;
  - ✓ il riassetto società partecipate;
  - ✓ il rapporto di lavoro dipendenti pubblici;
  - ✓ la cittadinanza digitale;
  - ✓ il nuovo codice dei contratti.

Potranno infine essere utilizzati, come collante interpretativo e orientativo nonché sviluppati in chiave prospettica-dinamica, i dati delle indagini e degli studi ad oggi commissionati ad hoc sul tema metropolitano: tra i principali, quelli dell'OCSE, della Fondazione Venezia, delle Università (Ca' Foscari, IUAV, VIU e IUSVE), del Centro studi CGIA Mestre, degli Ordini professionali e dei Centri studi delle organizzazioni sindacali, gli studi dell'associazione Ambrosetti, dello Studio Sintesi, della CCLAA di Venezia e Rovigo, delle Fondazioni Gianni Pellicani, Leone Moressa e Nordest, nonché il dossier della Città metropolitana di Venezia redatto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento Affari Regionali.

## Paragrafo 2.2 POPOLAZIONE <sup>2</sup>

Il 31 dicembre 2017 il territorio della Città metropolitana di Venezia contava 853.552 residenti. La popolazione presenta un leggero calo (- 0,08%) rispetto all'anno precedente, confermando la lieve flessione registrata nell'ultimo triennio. CmVE è il quinto ente di area vasta veneto per dimensione demografica, seguita solo da Rovigo e Belluno. Raccoglie nel capoluogo il 30,62% degli abitanti dell'intera area, mentre Chioggia è il secondo comune per popolazione con il 5,79% degli abitanti metropolitani, seppur registri un andamento in calo demografico dal 2011. L'intera area sud del territorio metropolitano infatti è in sofferenza, con Cona e Cavarzere che registrano i tassi di decrescita nel periodo 2011-2017 più alti tra i comuni metropolitani (tra il 2011 e il 2017 Cona ha perso il 7,46% degli abitanti, Cavarzere il 6,48%).

I comuni in forte espansione dal 2011 risultano invece Fiesso d'Artico (+7,86%), Jesolo (+7,29%), Marcon (+7,25%), Campagna Lupia (+4,17%), Spinea (+3,84 %) e Fossò (+3,5%).

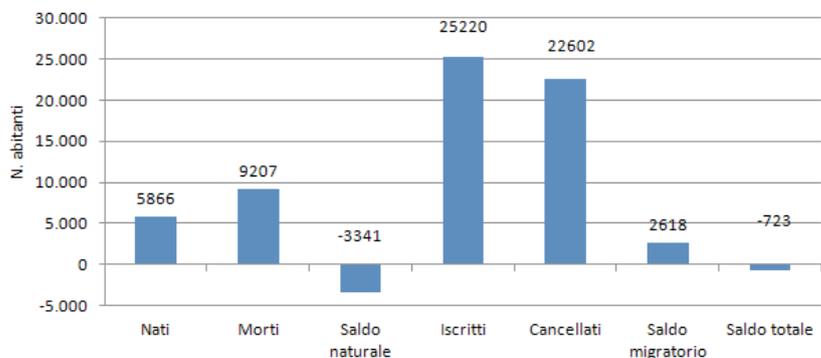
Il terzo comune per popolazione risulta essere San Donà di Piave (4,90 % degli abitanti metropolitani) seguito da Mira ( 4,52%).

---

<sup>2</sup> Elaborazione a cura della Città metropolitana di Venezia su dati Istat.

Bilancio demografico e popolazione residente al 31 dicembre 2017						
Regione Veneto						
Province	Popolazione al 31.12.2017	Saldo naturale	Saldo migratorio	N. di famiglie	N. di convivenze	N. medio di componenti per famiglia
Verona	922.821	-1.535	2.799	389.673	476	2.3
Vicenza	863.204	-1.677	-201	358.562	421	2.4
Belluno	204.900	-1.309	428	94.229	133	2.2
Treviso	887.420	-1.235	2.683	361.852	412	2.4
Venezia	853.552	-3.341	2618	377.129	405	2.2
Padova	936.740	-2.155	2.621	392.464	609	2.4
Rovigo	236.400	-1.599	-589	102.414	111	2.3
<b>Totale</b>	<b>4.905.037</b>	<b>-12.851</b>	<b>10.359</b>	<b>2.076.323</b>	<b>2.561</b>	<b>2.3</b>

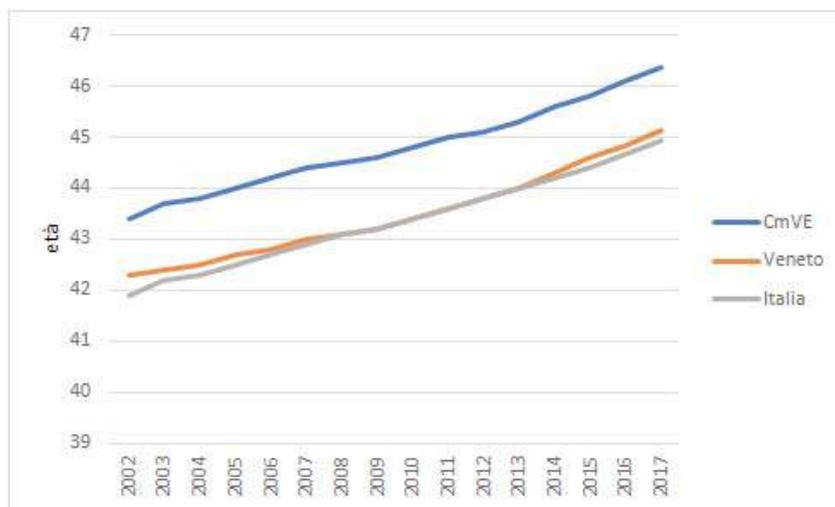
I dati 2017 confermano, quindi, la tendenza registrata a partire dal 2015 in poi, di diminuzione della popolazione nel territorio metropolitano. Il saldo migratorio di 2618 unità non riesce a compensare il saldo naturale che nel 2017 vede una differenza tra morti e nascite di 3341 unità, e per questo motivo vi è stata una flessione nel numero totale degli abitanti.



Bilancio demografico al 31/12/2017 per la Città metropolitana di Venezia

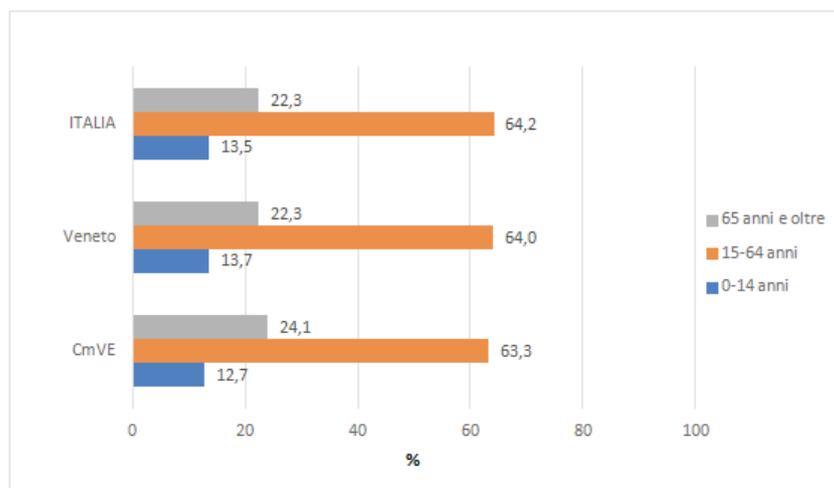
Il numero delle famiglie in costante crescita, e il numero medio dei componenti delle stesse, che segue un andamento inverso, segnalano la progressiva disgregazione del concetto di famiglia tradizionale. Da sottolineare poi che, nel 2017, nessun comune del territorio metropolitano raggiunge il numero di tre componenti medi, dato confermato anche a livello regionale.

In questo contesto, caratterizzato da una bassa natalità, aumento della mortalità, non compensati da un sufficiente saldo migratorio interno ed esterno, si assiste ad un progressivo invecchiamento della popolazione.



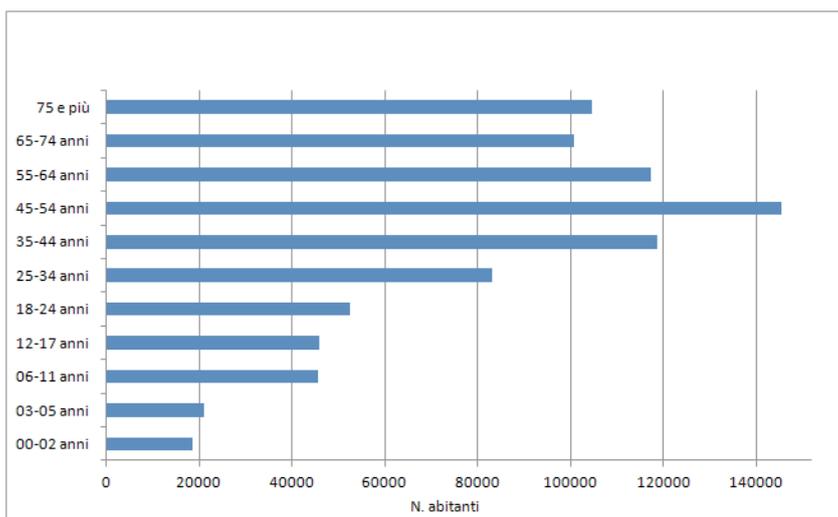
Andamento dell'età media della popolazione al 1/1/2017

Infatti, come si vede nella figura precedente, il trend relativo all'età media è in progressiva crescita, e il dato veneziano è decisamente più alto del dato regionale e nazionale, le cui curve si sovrappongono per il periodo considerato. Nel 2017, l'età media nell'area metropolitana è pari a 46,4 anni, mentre l'età media in Veneto è 45,1 e per l'Italia nel complesso è pari a 44,9. Il comune più vecchio è Cavarzere (48,8 età media), seguito a ruota da San Michele al Tagliamento (47,9) e Venezia (47,6), mentre i comuni più giovani sono Santa Maria di Sala (41,6), Pramaggiore (41,9) e Marcon (42,1).



Composizione percentuale della popolazione della Città metropolitana di Venezia per classi d'età - anno 2017

Il grafico precedente evidenzia una struttura della popolazione in linea con quella regionale e nazionale, sbilanciata verso le classi alte di età, tendenza che viene confermata dall'analisi di maggior dettaglio della distribuzione per classi decennali con un focus sulle diverse fasce scolastiche, dalla quale emerge uno sbilanciamento verso le classi d'età maggiori dei 25 anni.



Distribuzione della popolazione della Città metropolitana di Venezia per classi d'età al 1/1/2017

Gli indici di struttura demografica quali l'indice di dipendenza strutturale, indice di vecchiaia e indice di dipendenza anziani, confermano che la popolazione di CmVE è in progressivo invecchiamento e che manca un sufficiente ricambio generazionale. Il dato relativo al 1 gennaio 2017, riassunto nella tabella sottostante, è eloquente.

Città metropolitana di Venezia				
Indici di struttura demografica al 1 gennaio 2017				
Area	età media	Indice di dipendenza strutturale[1]	Indice di dipendenza anziani[2]	Indice di vecchiaia[3]
Totale area metropolitana	46,4	58,1	38	189,6

[1] L'indice di dipendenza strutturale rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni e oltre) su quella attiva (15-64 anni).

[2] L'indice di dipendenza degli anziani rappresenta il numero di individui non autonomi per ragioni demografiche (età >= 65) ogni 100 individui potenzialmente indipendenti (età 15-64).

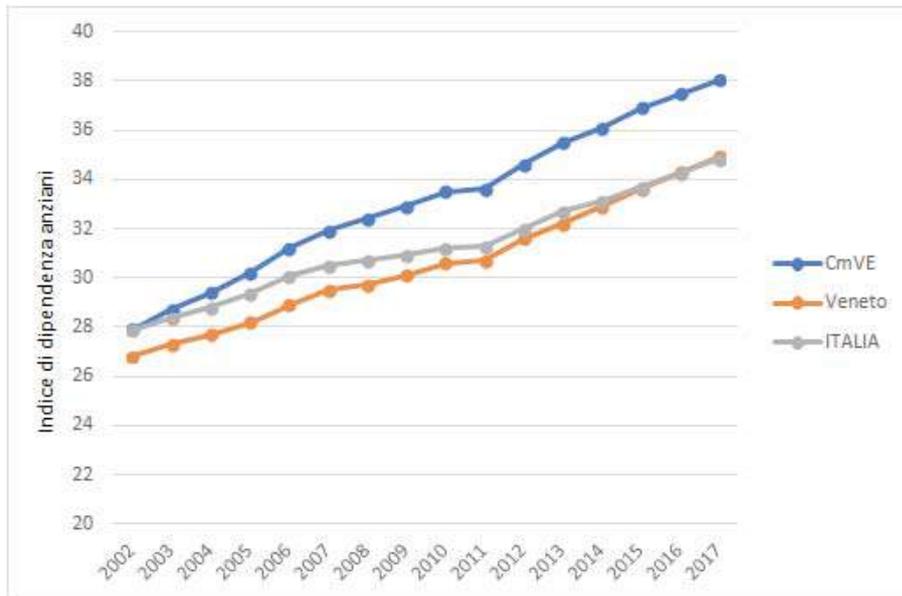
[3] L'indice di vecchiaia rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione. È il rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni e il numero dei giovani fino ai 14 anni.

Nella Città metropolitana di Venezia ci sono 58,1 individui a carico ogni 100 che lavorano. Un indice di dipendenza strutturale alto è sinonimo di un numero elevato di ragazzi e anziani di cui la popolazione attiva deve occuparsi, mentre l'indice di dipendenza anziani è rapportato solo sulla popolazione con più di 65 anni. Entrambi questi indici dimostrano come la popolazione in età lavorativa debba far fronte alle esigenze di un sempre maggior numero di soggetti "non attivi". E, infine l'indice di vecchiaia, indice seppur grossolano dell'invecchiamento della popolazione, ci informa che nell'area metropolitana di Venezia ogni 189,6 anziani ci sono 100 giovani.

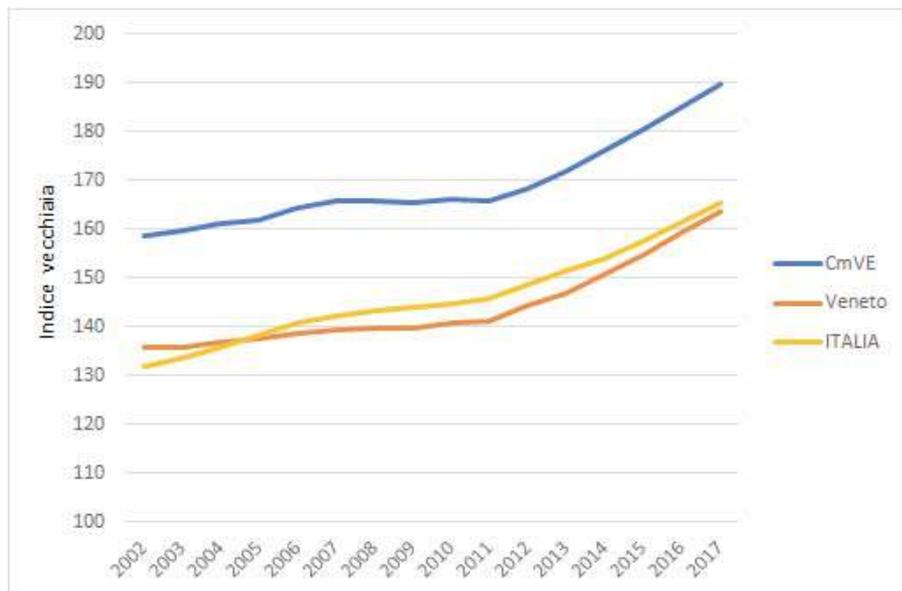
Il confronto con gli stessi dati del 2016 è eloquente:

Città metropolitana di Venezia				
Indici di struttura demografica al 1 gennaio 2016				
Area	età media	Indice di dipendenza strutturale	Indice di dipendenza anziani	Indice di vecchiaia
Totale area metropolitana	46,1	57,7	37,5	185

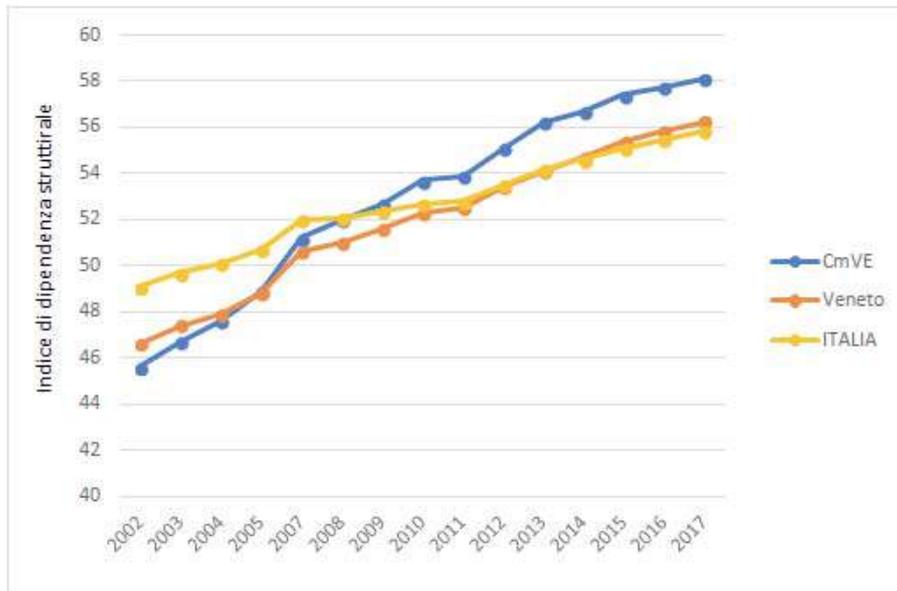
Il trend di questi tre indicatori dal 2002 al 2017 dimostra che i dati dell'area metropolitana sono costantemente più alti di quello veneto e nazionale.



Indice di dipendenza anziani



Indice di vecchiaia



Indice di dipendenza strutturale

Il processo di invecchiamento nell'area della Città metropolitana di Venezia crea una sproporzione tra le classi di età economicamente produttive e le altre. Il numero di persone che potrebbe far parte attiva della forza lavoro è destinato ad abbassarsi a meno che non intervengano altri fattori, quali l'innalzamento del tasso di occupazione, specialmente femminile e giovanile, l'aumento degli immigrati, un aumento del numero medio di figli per donna.

Sembra quindi che solo elementi esogeni rispetto alla demografia in senso stretto, come l'andamento del mercato del lavoro, le politiche migratorie, le politiche a sostegno della famiglia e del lavoro femminile, potrebbero nel prossimo futuro contenere il processo di invecchiamento della popolazione favorendo un aumento delle nascite e la migrazione nel territorio considerato di giovani in età lavorativa e nuove famiglie di giovani.

### Paragrafo 2.3 ASSETTO URBANISTICO

L'area metropolitana ha caratteristiche e specificità uniche. La peculiarità più evidente deriva dalla morfologia di Venezia, che la contraddistingue come città d'acqua, disciplinata da norme particolari in materia di urbanistica, ambiente, traffico acquatico, porto e aeroporto.

CmVE è originale in quanto non rappresenta, a differenza di altre città metropolitane, né una città-regione, né una città-provincia e si sviluppa in un territorio di circa 120 km in lunghezza e con una larghezza media di circa 25 km, tutto pianeggiante e infrastrutturalmente omogeneo.



Il sistema connettivo dell'attuale Città metropolitana è tracciato secondo l'asse nord-sud, coincidente con la strada statale Romea e l'asse est-ovest, coincidente con l'autostrada Padova-Venezia-Trieste e la strada statale Triestina. CmVE consta di 44 Comuni, che, come previsto dall'art. 2 dello Statuto, possono essere raggruppati in zone omogenee, secondo diversi assetti, modulabili e intersecabili nel tempo e a seconda delle finalità, ad esempio sulla base delle funzioni e dei servizi delegati, sulla base delle vocazioni produttive, sulla base del contesto geografico.

Il contesto urbanistico in cui si inserisce il Piano Strategico metropolitano è caratterizzato dalla disciplina definita dalla L.R. 11/2004 e s.m.i., per la quale il governo del territorio si attua attraverso la pianificazione del Comune, della Provincia/CM e della Regione. I diversi livelli di pianificazione sono tra loro coordinati nel rispetto dei principi di sussidiarietà e coerenza, dove ciascun piano indica il complesso delle direttive per la redazione degli strumenti di pianificazione di livello inferiore e determina le prescrizioni e i vincoli automaticamente prevalenti.

Gli strumenti specifici di area vasta, più o meno consolidati, con i quali il Piano Strategico deve confrontarsi, derivano da tre livelli di pianificazione:

- livello regionale: piano territoriale regionale di coordinamento (P.T.R.C.);
- livello metropolitano/provinciale: piano territoriale generale (P.T.G.) e piano territoriale di coordinamento provinciale (strumento vigente, approvato con DGRV n.3359 del 30.12.2010);
- livello comunale: piano di assetto del territorio comunale (P.A.T.) e piano degli interventi comunali (P.I.), che costituiscono il piano regolatore comunale, piano di assetto del territorio intercomunale (P.A.T.I.) e piani urbanistici attuativi (P.U.A.).

#### **La Pianificazione Territoriale di livello regionale**

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, già nel 1992 e poi nel 2009, riconosce il sistema metropolitano centrale. La scelta di riconoscere in questo modo il territorio metropolitano definito dall'asse centrale dove sono insediate le maggiori città e le funzioni di eccellenza del Veneto, deriva dalla consapevolezza che siamo in presenza di dinamiche e tendenze competitive e cooperative che richiedono una visione progettuale di prospettiva. Si tratta, comunque, di un processo di governance piuttosto che solo di governo dei territori, considerato che per rispondere ai problemi e alle sfide competitive servono "geografie variabili" in ragione dei problemi da governare: ambientali, territoriali, economici, infrastrutturali e della mobilità.

La Variante parziale al P.T.R.C. del 2009, anticipa il tema del Paesaggio nell'accezione più ampia, che interessa tutto il territorio, privilegiando la dimensione relazionale con l'uomo che lo abita, lo percorre e lo trasforma: si propone, quindi, di creare le condizioni affinché tutti i soggetti "produttori di paesaggio", dai cittadini agli attori istituzionali, possano attribuire un senso paesaggistico alle trasformazioni di cui sono protagonisti. La Variante in questione individua alcuni obiettivi importanti, quali:

- "rinnovare la pianificazione territoriale assumendo e integrando nel disegno regionale i principi fondativi della concezione del paesaggio del Veneto e le politiche per la sua salvaguardia, gestione e progettazione rivolte all'intero territorio" (Relazione Illustrativa della Variante parziale con attribuzione

della valenza paesaggistica al P.T.R.C. adottato con D.G.R. 372/2009);

- contenere gli stati e i processi di frammentazione paesaggistica e quelli per la salvaguardia e il miglioramento della biodiversità e delle funzionalità ecologiche da cui essa dipende.

Il P.T.R.C. valuta i paesaggi che rappresentano e costituiscono il territorio, "aree urbane e campagne, territori degradati e quelli di grande qualità, zone considerate eccezionali, ma anche quelle della vita quotidiana". Per questi paesaggi il P.T.R.C. riconosce le specificità ed esigenze e mette in campo un disegno politico, culturale e tecnico, sulla base di quanto stabilito con la Convenzione Europea del Paesaggio, della quale è utile richiamare la distinzione tra le categorie complementari della pianificazione paesaggistica, così individuate:

- salvaguardia e conservazione paesaggistica (landscape protection);
- gestione paesaggistica (landscape management);
- progettazione paesaggistica (landscape planning).

Il P.T.R.C. articola il territorio in quattordici Ambiti di Paesaggio, identificati ai sensi dell'art. 45 ter, co. 1, della LR 11/2004, del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. n.42/2004, art. 135). La loro definizione è avvenuta in considerazione degli aspetti geomorfologici, dei caratteri paesaggistici, dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali e delle dinamiche di trasformazione che interessano ciascun ambito, oltre che delle loro specificità peculiari.

Il documento di Piano di cui alla variante al P.T.R.C. adottata con D.G.R.V. n. 427 del 10 aprile 2013 identifica all'interno del territorio metropolitano i seguenti Piani d'Ambito:

- Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (P.P.R.A.) "Arco Costiero Adriatico Laguna di Venezia e Delta Po", il cui documento preliminare è stato adottato con D.D.R. n. 40 del 25.09.2012;
- P.P.R.A. "Bonifiche orientali dal Piave al Tagliamento", per il quale non risulta ancora alcun documento ufficiale.

I Piani d'ambito rappresentano strumenti ancora in itinere, che possono costituire un importante tavolo di lavoro per raggiungere l'obiettivo di tutela dei beni paesaggistici, le esigenze di cura e valorizzazione di tutti i paesaggi e le opportunità di trasformazioni territoriali sostenibili.



I valori storico culturali e naturalistico ambientali individuati nell'Atlante Ricognitivo (P.P.R.A. Arco costiero Adriatico - Relazione Illustrativa)

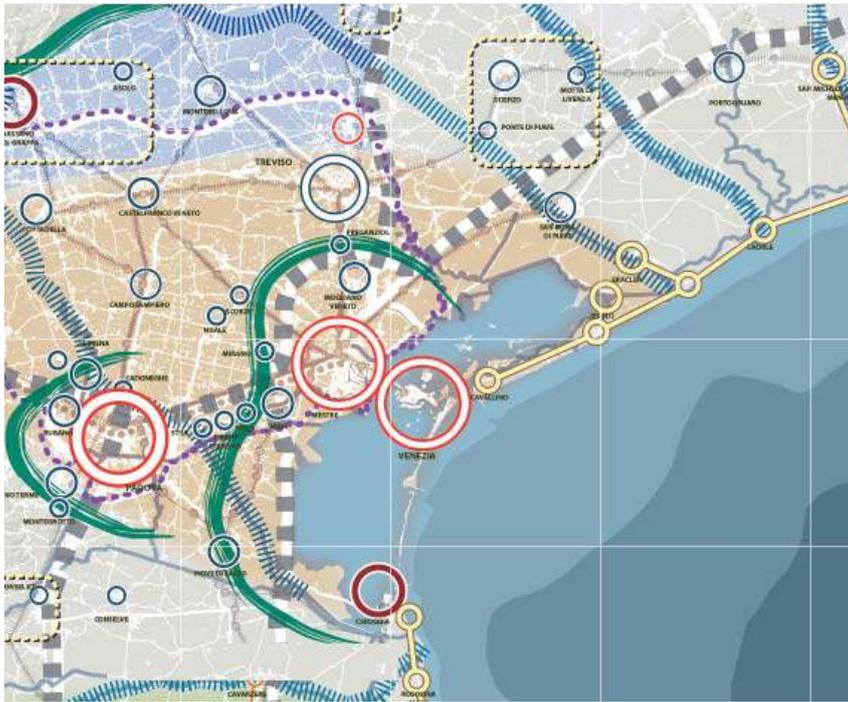
IL P.T.R.C. analizza anche i seguenti aspetti, fondamentali per lo sviluppo del territorio metropolitano:

- **Rischio idrogeologico e sicurezza idraulica**, definendo, rispetto alle aree a pericolosità idraulica, le linee-guida relative ad interventi per la mitigazione del rischio; di particolare rilevanza il Piano delle acque, strumento di programmazione e gestione per definire gli interventi utili a contrastare le criticità idrauliche, fondamentale per tutto il territorio metropolitano.
- **Mobilità e logistica**, dove le città di Verona e Venezia diventano nodi urbani della Trans European Network-Transport (TEN-T) con la conseguente promozione dei relativi aeroporti a **core airports** e del Porto di Venezia ad uno degli undici **core ports** italiani, nodo primario di ben due corridoi ferroviari merci. Marghera è indicato quale sistema di interoperabilità ferroviaria europea, Venezia come terminal merci. Da un'analisi delle principali opere avviate in Veneto nel decennio 2002-2012, periodo rilevato dal P.T.R.C., si individuano circa quaranta interventi di tipo infrastrutturale riguardanti il sistema autostradale, della viabilità secondaria e del sistema ferroviario.



Estratto Tav. 04 PTRC - Mobilità

- **Città motore di futuro**, viene riconosciuto un ruolo di primaria importanza agli ambiti metropolitani distribuiti lungo l'asse centrale da Verona a Venezia, afferente il Corridoio Mediterraneo, che si apre a relazioni interregionali (Milano, Trento, Brescia, Mantova, Trieste) e transnazionali (da Lisbona a Kiev, fino alla via della Seta).



Estratto Tav. 08 PTRC - Città motore di futuro

### La Pianificazione Territoriale di coordinamento provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato dalla Regione Veneto il 30.12.2010, rappresenta strumento di area vasta di riferimento per il coordinamento dello sviluppo urbanistico di CmVE. Il Piano prevede alcune strategie che tuttora costituiscono lo scenario progettuale di riferimento dei 44 Comuni nella predisposizione dei Piani di Assetto del Territorio e che rimangono elementi da considerare anche nella predisposizione delle future strategie:

- **Adattamento al cambiamento climatico:** mettendo in campo innanzitutto un'analisi sempre più affinata delle vulnerabilità del territorio e del sistema economico-insediativo-sociale rispetto al cambiamento climatico globale. Si deve individuare una pluralità di politiche per ridurre i rischi e le vulnerabilità presenti; ad esempio, la fragilità del tessuto idrogeologico urbano e periurbano, i processi in atto di urbanizzazione della campagna, la crescente debolezza del sistema costiero e la necessità di escavo dei canali per consentire la sopravvivenza delle città di Venezia e delle sue isole.
- **Riequilibrio della Laguna e del sistema ambientale:** l'obiettivo è di frenare i processi di degrado ambientale e paesistico del sistema lagunare nel suo insieme e in particolare nel rapporto peculiare tra l'acqua e le terre, mettendo a sistema i diversi usi e interessi in gioco, compresa la gestione idraulica degli effetti prodotti dalle nuove sistemazioni in corso, il recupero della continuità longitudinale verso la laguna Nord e contribuendo a rimettere in discussione gli attuali vulnerabili equilibri a monte della linea di costa, verso un programma organico di ri-adattamento delle aree a quota più bassa, più difficili da mantenere asciutte e meno interessanti dal punto di vista agricolo.

- **Contenimento della dispersione insediativa:** contrastare la dispersione degli insediamenti e dell'urbanizzazione, in particolare lungo i litorali e negli spazi liberi della campagna retrostante, per frenare i consumi di suolo e l'impovertimento di valori urbani.
- **Politiche abitative:** per rispondere al fabbisogno abitativo, tenendo conto dei diversi scenari per le popolazioni residente, turistica, immigrata e i loro bisogni di servizi, il Piano riconosce il ruolo preminente dei Comuni, singoli od associati, che possono con i loro piani manovrare l'offerta di spazi abitativi, e in particolare il loro rapporto con i servizi e gli spazi pubblici.
- **Riassetto degli insediamenti produttivi e terziari:** con cui si punta ad una riorganizzazione degli insediamenti produttivi concertata con la Regione, favorendo l'innovazione e la riqualificazione e contrastando la diffusione minuta e disorganica mediante il riconoscimento di una gerarchia di poli produttivi condivisa col Piano Territoriale Regionale, a cui corrispondono livelli diversi di ruolo, di equipaggiamento urbano e di possibilità di espansione e sviluppo.
- **Grandi operazioni trasformative:** il P.T.C.P. esercita un'azione di "controllo e condizionamento" nei confronti delle grandi trasformazioni di scala regionale, al fine di mitigare gli impatti e cogliere le opportunità di valorizzazione territoriale.
- **Riorganizzazione della nautica e del turismo:** il P.T.C.P. prevede un insieme di azioni per depolarizzare il turismo di massa, puntando ad una redistribuzione dei flussi nel quadro regionale (P.T.R.C.) tra poli, sviluppando forme alternative di mobilità turistica, basate su nuove tipologie di trasporto pubblico in vista della realizzazione di "reti connettive compatibili". Lo sviluppo della nautica deve essere inoltre orientato al consolidamento della continuità lagunare, al rafforzamento dei percorsi fluviali, al potenziamento delle strutture d'accoglienza, rimessaggio e servizio.

Importante tema del P.T.C.P., che però non ha ancora trovato una dimensione efficace, è quello relativo ai Progetti Strategici di cui all'articolo 26 della LR 11/2004, ovvero l'ipotesi di attuazione di importanti strategie attraverso Progetti di Territorio, in cui gli attori istituzionali competenti possano condividere la definizione di determinate opere, interventi, programmi di particolare rilevanza per parti significative del territorio. Il P.T.C.P. delinea e propone i seguenti progetti strategici:

- Infrastrutture Metropolitane Integrate
- Sistema Costiero
- Tema della Nautica
- Sistema degli Itinerari Culturali
- Sistema delle Reti Ecologiche
- Tema della laguna di Caorle e Bibione – Foce del Tagliamento.

La progettazione di territorio o strategica in attuazione del P.T.C.P. conferma il ruolo decisivo dei Comuni e degli altri attori territoriali (Autorità Ambientali, Enti Locali, Associazioni di Categoria e dei Cittadini, Consorzi e Aziende di gestione e simili, protagonisti della Partecipazione e della VAS) che potranno/dovranno con CmVE definire ed attuare tali progetti.

CmVE dovrà inoltre dar seguito alle politiche ribadite dalla Legge regionale 6 giugno 2017, n. 14, nel rispetto della quantità massima di consumo di suolo ammesso, come ripartita per ambiti comunali o sovracomunali omogenei dalla DGRV n. 668 del 15 maggio 2018, sviluppando in particolare tre azioni:

- limitare la dispersione insediativa in favore del recupero, del riuso e del rifacimento parziale o totale, concentrando le trasformazioni principalmente sulla città consolidata;
- sviluppare politiche di “densificazione”, aumentando le altezze degli edifici e dotando il territorio di maggiori standard qualitativi, anche in termini di servizi;
- concepire il territorio come un sistema a rete, individuando i punti strategici in cui potenziare la residenzialità, per la quale deve essere garantita:
- accessibilità ai servizi fondamentali alla persona (tempo minimo garantito);
- sicurezza per le persone e le cose (mitigazione dei rischi);
- qualità del vivere, in termini di salubrità, efficienza energetica e diretta connessione con la matrice agricola, ancora fortemente presente.

Dalle analisi sui dati contenuti negli strumenti di pianificazione strategica comunale, si riscontra che in molti casi sia già stato dato corso all’impegno di attuare strategie finalizzate a migliorare, riqualificare, risanare e/o riconvertire aree che richiedono tale tipologie di interventi. CmVE dovrà coordinare lo sviluppo di queste strategie, proponendo azioni urbanistiche in una modalità semplificata e fissando principi cardine che devono trovare coerenza all’interno degli strumenti urbanistici dei Comuni (P.A.T.) non ancora approvati o nell’ambito di loro varianti.

In tutto il processo di pianificazione si dovrà infine tener conto che, come ribadito nel Codice della Protezione Civile (D.Lgs 1/2018), i piani e i programmi di gestione e tutela e risanamento del territorio e gli altri ambiti di pianificazione strategica territoriale devono essere coordinati con i Piani di protezione civile, al fine di assicurarne la coerenza con gli scenari di rischio e le strategie operative ivi contenute (art. 18 comma 3).

### **Le Province confinanti – Piani territoriali e strategie comuni**

Il territorio metropolitano supera i meri confini amministrativi, e in quest’ottica, già nel momento in cui fu attivato dalla Regione, con DGR n. 2562/2005, l’Ufficio per il Coordinamento delle Province, uno dei temi affrontati è stato quello di individuare strategie interconnesse tra i vari Piani Territoriali di Coordinamento, orientate alla coerenza tra strumenti sovracomunali, oltre che all’esigenza di individuare temi comuni per i territori di confine. Va pertanto ricercata la coerenza del sistema di pianificazione urbanistica, non soltanto nel vigente P.T.C.P. di Venezia, ma almeno anche in quello di Padova e Treviso, realtà, come già evidenziato, strettamente connesse a CmVE.

Si elencano di seguito alcune delle strategie comuni che interessano l’ambito metropolitano:

- **P.T.C.P. TREVISO (approvato con DGRV n. 1137 del 23 marzo 2010):**
- ✓ individuazione dei corridoi ecologici lungo i fiumi Livenza, Piave, Sile e Muson; supporto alla mobilità sostenibile attraverso la sua organizzazio-

- ne (riorganizzazione), valorizzazione e definizione di una rete di itinerari di livello sovraregionale e provinciale;
- ✓ definizione del progetto Parco delle Ville Venete lungo il Terraglio e Terraglio slow: valorizzazione e salvaguardia del Terraglio come paesaggio, in quanto il suo asse storico costituisce per il territorio una vera e propria valenza paesaggistica, sociale, economica e architettonica;
  - ✓ navigabilità dei corsi d'acqua principali;
  - ✓ riscoperta, riprogettazione e valorizzazione della Via Alemanna – Romeo e definizione del percorso (dalla Germania, Austria, Prealpi e pianura trevigiana a Venezia): da effettuare in vari modi, a piedi, in bici, tratti a cavallo, con mezzi pubblici destinati, per fruire del paesaggio e incentivare le microeconomie del territorio legate all'enogastronomia;
  - ✓ intermodalità (ferro – gomma), accessibilità e disponibilità di parcheggi scambiatori nelle stazioni SFMR;
  - ✓ potenziamento delle connessioni con le stazioni del servizio ferroviario metropolitano;
  - ✓ Parco Tecnologico, per promuovere l'innovazione tecnologica a sostegno dell'imprenditorialità provinciale;
  - ✓ consolidamento dell'interconnessione delle aree metropolitane di Treviso e Venezia attraverso la qualificazione funzionale dei sistemi relazionali stradali ed autostradali, le idrovie, il binomio aeroportuale Marco Polo – Canova e la logistica ferroviaria.
  - **P.T.C.P. PADOVA (approvato con DGR n.4234 del 29.12.2009)**
  - ✓ estensione della rete navigabile provinciale per la valorizzazione turistica – culturale dei corsi d'acqua e delle eccellenze architettoniche poste nelle loro vicinanze;
  - ✓ definizione della rete ecologica, in particolar modo i corridoi ecologici principali rappresentati dal reticolo idrografico;
  - ✓ tutela, valorizzazione e promozione del patrimonio storico e paesaggistico studiando strategie di rete territoriale;
  - ✓ potenziamento dei poli produttivi, in particolare della Bassa Padovana, per lo scarso condizionamento ambientale e per le infrastrutture in corso di realizzazione o potenziamento;
  - ✓ ricerca di una maggiore integrazione tra gli interporti e i porti veneti, integrazione che può rappresentare la vera novità e l'elemento determinante per l'ulteriore sviluppo della logistica veneta; a tal fine va rivalutata la via "plurimodale" costituita dall'Idrovia;
  - ✓ riequilibrio modale a vantaggio del trasporto pubblico, in specie "su ferro", facendo propri gli obiettivi della pianificazione comunitaria (reti transeuropee e/o magistrali o corridoi), nazionale (PGTL), regionale (il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) e soprattutto il piano relativo al Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale SFMR, AC/AV: sistema integrato con Venezia – Mestre – Treviso.
  - Tutto da esplorare, invece, il tema delle possibili interconnessioni a livello di pianificazione urbanistica con il confinante Friuli, che andrà seguito in chiave sinergica e non competitiva, sfruttando la rete di rapporti con i sistemi produttivi, logistici, commerciali e sociali della Venezia orientale.

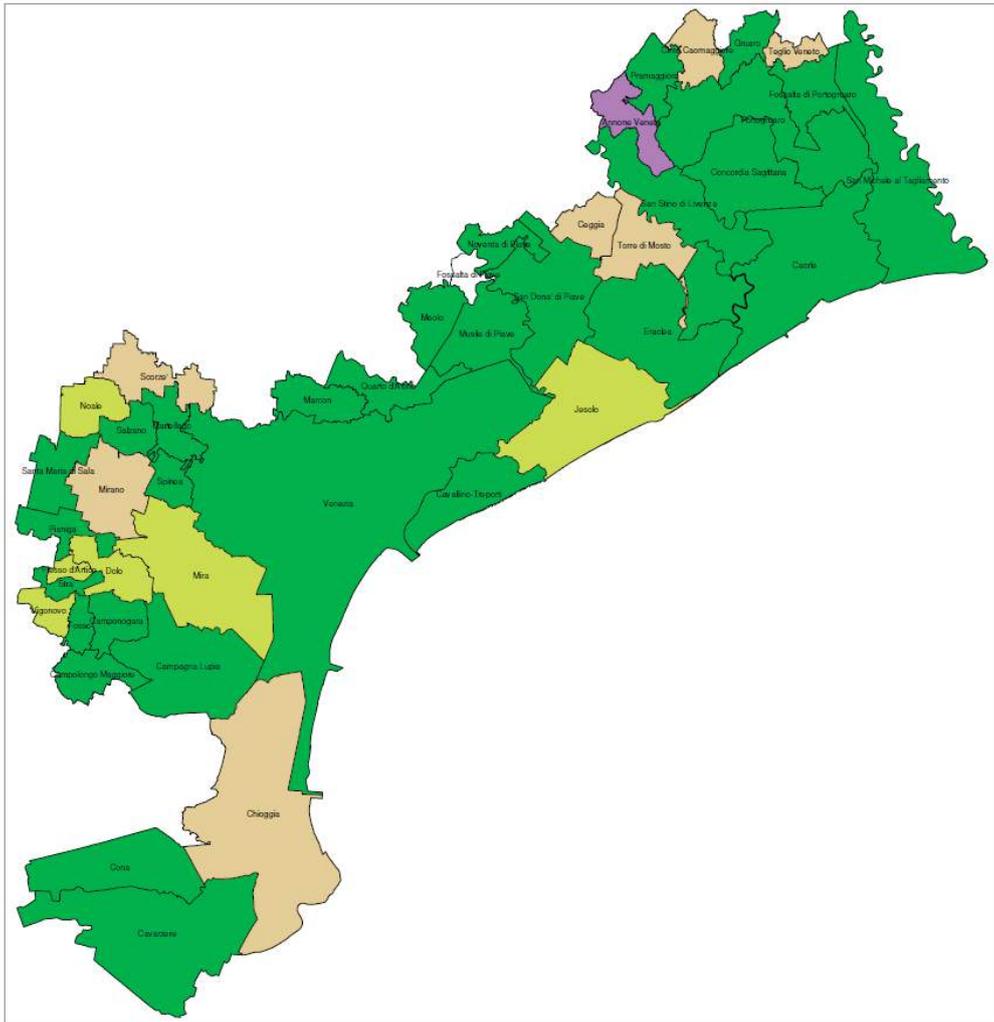
### **La pianificazione territoriale di livello comunale: l'eredità di concertazione con i Comuni**

Una parte importante delle iniziative cooperative previste dalla L.R. n. 11/2004, promosse dalla Provincia di Venezia prima e da CmVe poi (seppur soltanto per un breve periodo) è la partecipazione alla redazione dei Piani di assetto del Territorio dei Comuni, avvenuta a cavallo tra il 2010 e il 2016.

A partire dalla data di approvazione del P.T.C.P., infatti, gran parte dei Comuni ha attivato, con la Provincia di Venezia e la Regione Veneto, la procedura di copianificazione per la redazione dei Piani di Assetto del Territorio di competenza, sviluppando sinergie nelle scelte di pianificazione che hanno portato all'approvazione, in conferenza di servizi, di P.A.T./P.A.T.I. per 28 Comuni su 44, secondo le modalità previste dall'art. 15 della L.R. 11/2004.

Tuttavia, la legge regionale 30 dicembre 2016, in attesa di una revisione organica che attui compiutamente la Legge 7 aprile 2014, n. 56, ha disposto che le funzioni urbanistiche di CmVE siano esercitate dalla Regione Veneto fino all'approvazione del Piano strategico metropolitano e del Piano territoriale generale. Risulta dunque che:

- nel periodo in cui le competenze urbanistiche sono state esercitate dalla Provincia di Venezia/CmVE mediante procedura concertata, ai sensi dell'art. 15 della L.R. 11/2004, sono stati:
  - adottati 2 P.A.T. e 1 P.A.T.I.;
  - approvati 24 P.A.T.;
- nel periodo antecedente l'approvazione del P.T.C.P. e in quello di sospensione delle competenze di CmVE, la Regione Veneto ha invece approvato:
  - 3 P.A.T.;
  - 1 P.A.T.I.



**LEGENDA**

- PAT APPROVATI
- PAT ADOTTATI
- PAT CON DOCUMENTO PRELIMINARE APPROVATO O CON ACCORDO DI PIANIFICAZIONE
- SOLO PRG
- PAT APPROVATO SENZA COPIANIFICAZIONE (art.15)

**PAT/PATI Approvati**  
 Camponogara Fossò (PATI), Cavarzere, Stra, Pianiga, Santa Maria di Sala, Cavallino-Treponti, Martellago, Meolo, Gruaro, Spinea, Campagna Lupia, Pramaggiore, Cona, Campolongo Maggiore, Caorle, Eraclea, Noventa di Piave, Portogruaro, Marcon, Fossalta di Portogruaro, Concordia Sagittaria, San Donà di Piave, Musile di Piave, Salzano, S. Michele al Tagliamento, S. Stino di Livenza, Quarto D'Altino, Venezia

**PAT/PATI adottati**  
 Dolo – Fiesse D'Artico (PATI), Jesolo, Mira, Noale, Vigonovo

**Comuni con Documento Preliminare approvato o accordo di pianificazione**  
 Scorzè, Chioggia, Ceggia, Teglio Veneto, Mirano, Cinto Caomaggiore, Torre di Mosto

**Comuni con il solo PRG**  
 Fossalta di Piave

**Comuni che non hanno aderito alla copianificazione con la Provincia di Venezia (art.15 della L.R.11/2004)**  
 Annone Veneto (Approvato)

Stato dello strumento urbanistico dei Comuni appartenenti alla Città metropolitana di Venezia (dati al 07.05.2018) - Servizio pianificazione territoriale e urbanistica - fonte Regione Veneto <http://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/pianificazione-comunale>

Queste evidenze comprovano che non può essere trascurata l'attività di CmVE in materia urbanistica e che tutte le strategie della corrispondente area vasta devono essere considerate all'interno del futuro Piano Territoriale Generale metropolitano, previsto dalla "legge Delrio", al pari del Piano Strategico, come strumento di programmazione esclusivo, attribuito solamente alle Città metropolitane.

Il Piano strategico metropolitano potrà fungere non solo da riferimento in termini di obiettivi generali di sviluppo del territorio, ma anche da "chiave" per interpretare e risolvere il possibile dualismo funzionale tra il futuro primo nuovo Piano territoriale generale metropolitano e il rinnovo/riposizionamento del P.T.C.P., rimasto tra le competenze della Città metropolitana in quanto rientrando tra quelle delle Province.

Risulta dunque evidente come le competenze urbanistiche già esercitate prima della l.r. n. 30/2016 e da questa sospese vadano opportunamente esercitate dalla Città metropolitana di Venezia, nel rispetto del principio di sussidiarietà. Con l'approvazione del Piano strategico e del Piano territoriale generale si potranno aprire nuovi importanti scenari.

## Paragrafo 2.4 ASSETTO INFRASTRUTTURALE

La Città metropolitana di Venezia gode di una posizione privilegiata, in quanto in essa converge un insieme di infrastrutture che, eliminate le rotture di carico e potenziate le modalità di connessione, rappresenta un vero e proprio grimaldello per lo sviluppo di tutto il Nordest. È riconosciuto a livello europeo che il concetto di "intermodalità" si fonda su un orientamento nettamente favorevole al trasporto ferroviario e marittimo (basti pensare che i progetti preidentificati per i 9 Corridoi transeuropei - Allegato 1 del Regolamento UE 1316/2013 - sono per la quasi totalità afferenti alle linee ferroviarie e ai collegamenti ai nodi).

I corridoi europei presenti sono:

- 1 **il Corridoio mediterraneo** Algeciras - Budapest: il principale asse Est-Ovest della rete TEN-T a sud delle Alpi, che connette il quadrante occidentale europeo e l'Europa centro-orientale, seguendo le coste della Spagna e della Francia, attraversando le Alpi, il nord dell'Italia, la Slovenia, la Croazia e proseguendo attraverso l'Ungheria verso il confine con l'Ucraina;
- 2 **il Corridoio Baltico-Adriatico**, che attraversa 6 Paesi Membri dell'UE (Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria, Slovenia e Italia) per circa 1.800 km, connettendo i porti baltici di Gdynia/Gdańsk e di Szczecin/Świnoujście con quelli adriatici di Trieste, Venezia, Ravenna e Koper. Da Nord a Sud, partendo sia dai porti di Szczecin (PL) e di Świnoujście (PL), attraverso Poznan e Wrocław, sia dai porti di Gdynia e Gdańsk, attraverso Katowice, Varsavia e Łódź, il Corridoio connette i centri urbani e i nodi logistici della Polonia con quelli dell'Europa meridionale. In totale, il Corridoio attraversa 13 nodi urbani e aeroporti, 25 porti e 24 piattaforme multimodali: fatta eccezione per due sezioni in Austria (Wettmannstätten-Grafenstein e Gloggnitz-Mürzzuschlag) il corridoio ferroviario è sostanzialmente continuo e operativo (includendo un totale di 4.200 km di rete);

3 il **Corridoio Scandinavo**, che, pur non transitando per il territorio metropolitano, rappresenta un importante asse in quanto collega l'intero continente da Nord a Sud, mettendo in contatto i principali centri urbani della Scandinavia, della Germania, dell'Austria (Innsbruck), dell'Italia e di Malta. Rappresenta il più lungo dei corridoi europei con oltre 9.300 km di Core Network ferroviario, a cui si aggiungono 6.372 km di rete stradale, insieme a 25 porti, 19 aeroporti, 45 piattaforme multimodali e 19 aree urbane strategiche.

Un ulteriore collegamento internazionale è la **Via della Seta**, promossa dalla Cina con il progetto denominato "One belt one road" (OBOR), ovvero la nascita e la costituzione di una "Nuova Via della Seta": un'iniziativa strategica, volta al miglioramento dei collegamenti e della cooperazione internazionale, sia via terra che via mare, tra i Paesi dell'Eurasia. Rappresenta soprattutto un progetto economico volto ad integrare l'Asia e l'Europa per mezzo della costruzione di sei corridoi di trasporto via terra e via mare, attraverso i quali saranno veicolate merci, tecnologie e cultura. In particolare, la via della Seta marittima (Maritime Silk Road) collega Venezia e Fuzhou.



Corridoi europei che interessano la Città metropolitana di Venezia

### Le infrastrutture portuali

Venezia è uno dei più grandi porti italiani, il più significativo sotto il profilo crocieristico e in crescita sotto il profilo del traffico merci e delle logistica. Il mantenimento del ruolo di Venezia, quale nodo strategico del Nordest, all'interno della riforma delle Autorità Portuali, necessita una stretta sinergia con tutti gli attori istituzionali interessati.

Il costante incremento del **traffico crocieristico** è confermato dai dati annuali pubblicati dall'autorità portuale di Venezia e da Venezia terminal passeggeri,

che attesta in 1.546.337, il numero totale dei passeggeri nel 2017. Il valore risulta peraltro ridimensionato rispetto agli anni precedenti (punta nel 2013 con 1.815.000 passeggeri), a seguito del divieto, dal 1 gennaio 2014, al transito di grandi navi nel canale della Giudecca e nel canale San Marco, e della conseguente decisione delle compagnie di crociera di posizionare unità fino a 96000 tonnellate, in attesa di individuare una nuova soluzione per l'accesso alla marittima.

Il "Comitatone" del 7 novembre 2017 ha di fatto posto una pietra miliare sull'assetto infrastrutturale futuro che interesserà il traffico delle grandi navi in laguna, prevedendo il superamento dell'attraversamento del bacino di San Marco, la centralità della Stazione Marittima attraverso il Canale Vittorio Emanuele, l'accesso tramite la bocca di Malamocco e il Canale dei Petroli e l'attracco a Porto Marghera di quelle più grandi di nuova generazione. CmVE dovrà accompagnare il percorso degli attori istituzionali coinvolti in questa mission, facilitando tutte le procedure attuative di tale progetto. Nei primi mesi del 2018 è stato predisposto un algoritmo in grado di determinare, in base al vaglio delle caratteristiche tecniche e geometriche delle navi, quali siano le navi che possono transitare per il Bacino di San Marco. Allo stato attuale sono in fase di valutazione sia le decisioni del "Comitatone", sia l'efficacia dell'algoritmo.

ANNO	CROCIERE (TC)	PAX CROCIERE	FLUVIALI (TC)	PAX FLUVIALI	TRAGHETTI (TC)	PAX TRAGHETTI	ALISCAFI (TC)	PAX ALISCAFI	TOTALE TC	TOTALE PAX
2017	466	1.427.812	93	18.823	0	0	359	99.702	918	1.546.337
2016	529	1.605.660	96	18.670	0	0	339	93.501	964	1.717.831
2015****	521	1.582.481	89	18.561	0	0	297	85.564	907	1.686.606
2014***	488	1.733.839	88	16.702	0	0	328	91.125	904	1.841.666
2013	548	1.815.823	130	26.498	213	138.648	334	92.984	1.225	2.073.953
2012	569	1.757.297	92	18.647	223	157.785	396	105.395	1.280	2.039.124
2011	591	1.772.167	63	14.249	341	350.596	403	111.441	1.398	2.248.453
2010	566	1.603.188	63	13.823	385	357.813	412	100.351	1.426	2.075.175
2009	486	1.407.762	57	13.218	394	357.664	435	109.127	1.372	1.887.771
2008	471	1.200.483	64	14.605	417	388.605	462	116.293	1.414	1.719.986
2007	442	987.635	68	15.894	432	386.345	441	113.497	1.383	1.503.371
2006	425	885.664	n.d.	n.d.	505	456.604	447	111.245	1.377	1.453.513
2005	447	815.153	n.d.	n.d.	516	446.376	451	103.846	1.414	1.365.375
2004	405	677.617	n.d.	n.d.	285	251.502	465	108.336	1.155	1.037.455
2003	450	689.836	n.d.	n.d.	423	340.970	533	93.407	1.406	1.124.213
2002**	332	507.547	n.d.	n.d.	462	389.635	468	93.011	1.262	990.193
2001	308	526.436	n.d.	n.d.	624	415.541	343	80.819	1.275	1.022.796
2000	200	337.475	n.d.	n.d.	606	468.026	296	67.738	1.102	873.239
1999*	98	97.398	n.d.	n.d.	547	361.296	199	43.514	844	502.208
1998	206	299.450	n.d.	n.d.	474	365.207	261	58.514	962	759.204
1997	206	299.450	n.d.	n.d.	440	331.950	451	76.647	1.097	708.047

Note:

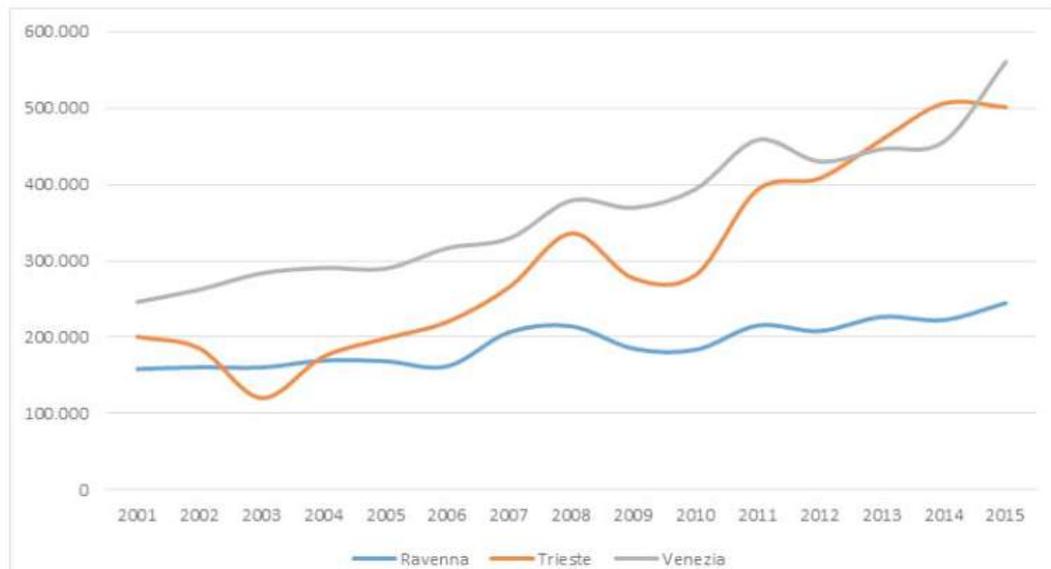
\*Nel 1999 il traffico passeggeri ha subito i contraccolpi della situazione politica nella ex-Jugoslavia

\*\* Nel 2002 il traffico passeggeri ha subito i contraccolpi dell'11 settembre 2001.

\*\*\*Dal 1 gennaio 2014 è vietato il transito delle navi traghetto nel canale San Marco e nel canale della Giudecca.

\*\*\*\*Dal 1 gennaio 2015 le compagnie di crociera hanno deciso di posizionare a Venezia solo unità fino a 96.000 tonnellate di stazza lorda in attesa dell'individuazione di una nuova soluzione di accesso alla Marittima

In termini di traffico merci, con particolare riferimento ai container, Venezia deve ancora recuperare competitività rispetto ad altre realtà italiane e soprattutto europee (Capodistria in particolare rappresenta la regina dell'alto adriatico), ma è comunque in continua crescita (il record raggiunto nel 2016 di 600.000 TEU ne è una conferma).



Andamento Traffico TEU nei porti italiani del Nord Adriatico dal 2001 al 2015 (Porto di Venezia)

Una crescita che è stata amplificata dai seguenti fattori:

- il ritorno della linea diretta con il Far East operata da "Ocean3" da Febbraio 2015 e dalle decisioni di alcune compagnie di scalare anche su Venezia, toccando così direttamente tutti i porti dell'Alto Adriatico. (fonte: Porto di Venezia);
- l'apertura di Venice Ro-Port in località Fusina, il nuovo hub intermodale di Venezia, sia per merci che per passeggeri. Gli oltre 1.250 metri lineari di banchine ormeggio in uno specchio acqueo di 8 ettari profondo 10, 5 m possono accogliere fino a 4 navi contemporaneamente e gestiscono una movimentazione via mare potenziata fino a 1.600 navi all'anno.

L'incremento costante, non toccato dall'andamento della crisi, ha portato ad un +66 % rispetto al 2009 e ha reso Venezia il principale porto italiano dell'Adriatico.

porto	anno												
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ravenna	169	162	207	214	185	184	210	208	227	222	244	220	223
Venezia	390	317	330	379	369	394	458	430	447	456	554	607	611
Trieste	198	220	266	336	277	277	393	408	459	506	501	550	616
Koper	179	218	305	353	343	476	589	570	600	674	790	844	911
Rijeka	76	94	145	169	131	137	151	172	170	192	200	214	250
<b>Totale</b>	<b>1012</b>	<b>1011</b>	<b>1253</b>	<b>1451</b>	<b>1305</b>	<b>1468</b>	<b>1801</b>	<b>1788</b>	<b>1903</b>	<b>2050</b>	<b>2289</b>	<b>2435</b>	<b>2611</b>

Traffico nei porti dell'alto Adriatico in migliaia di TEU - fonte: Autorità Portuali di Sistema dell'Alto Adriatico, Port of Koper, Port of Rijeka

La crescita del traffico marittimo a Venezia, unitamente al raddoppio del Canale di Suez, che ha determinato un forte aumento della concorrenza con Nord Europa, Nord Africa e con il Pireo, ha quindi aperto nuove prospettive per il Nord Adriatico. Per questo si prevede il potenziamento della capacità di rice-

zione nel settore container mediante la realizzazione di una nuova piattaforma capace di accogliere fino a 1.400.000 TEU all'anno. Il terminal sorgerà in un'area industriale dismessa di Porto Marghera (aree ex Syndial e Montefibre) e rappresenta il primo tassello per dare maggiore competitività a Venezia metropolitana.

Sulla base di tali scenari, il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e la riforma delle Autorità di Sistema, che per il territorio metropolitano individua ora il Sistema Venezia-Chioggia, riconosce due azioni fondamentali:

- Obiettivo 4 - Integrazione del sistema logistico: previste misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere;
- Obiettivo 6 - Innovazione: previste misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana.

In quest'ottica, risulterà fondamentale pensare specifiche azioni per l'area industriale costiera di Marghera, sito di interesse nazionale sotto ogni punto di vista, che da anni necessita di una progettazione di prospettiva, in grado di consolidare e rilanciare le parti di territorio destinate ad attività industriali e commerciali e attivare un processo di rigenerazione urbana per le aree più prossime alla città consolidata.

Va sottolineato anche che la forza del nodo metropolitano di Porto Marghera sta, oltre che nella sua posizione, pure nella crescente complessità, per la quale da sempre gli strumenti urbanistici hanno mantenuto le funzioni caratteristiche storicamente consolidate, quella portuale e quella industriale manifatturiera.

Sotto il profilo (retro)portuale, si presenta l'opportunità di interessanti integrazioni con l'intorno urbano e regionale. In questo senso risulta fondamentale la questione connettiva:

- all'interno dell'area con le autostrade del mare e il terminal di Fusina;
- nell'intorno di prossimità, con il sistema viario e ferroviario e il quartiere;
- con l'intorno regionale e extraregionale.

Porto Marghera trova pertanto, in questo scenario, un ruolo cardine per la gestione dei servizi legati all'attracco delle grandi navi nonché per l'accoglienza del turismo crocieristico con destinazione Venezia. L'obiettivo è quello di riconsegnare al territorio la crescente spinta ante decreto Clini-Passera, con una gestione più sostenibile, sia nei confronti di Venezia città Storica, che della Laguna.

Sotto il profilo industriale-manifatturiero, va considerato che, all'interno della ipotesi nazionale di piattaforma logistica dell'alto Adriatico si colloca uno dei possibili sviluppi di Marghera. In prospettiva occorre legare maggiormente il porto alle filiere del Nordest, ipotizzando alcune lavorazioni retroportuali e/o stoccaggi che razionalizzino il sistema logistico distrettuale, sostenuti dalla possibilità dell'estensione della Zona Franca (istituita con D. Lgs n. 268/1948 e prevista dai regolamenti comunitari nn. 450/2008 e 952/2013), oggi di dimensioni troppo limitate, e/o dall'istituzione di Zona Economica Speciale. L'auspicato ampliamento potrà essere individuato nella zona ex MonteSyndial e in alcune aree circoscritte produttive di Murano, anche attraverso la semplificazione dell'iter di riconoscimento, già applicato al porto di Trieste con DM del MITT del 27 giugno 2017.

Allo stato attuale è in via di progettazione anche il nuovo terminal LNG (Gas Naturale Liquefatto) di Porto Marghera, opera dell'Autorità di Sistema Portuale; il progetto gode di cofinanziamento europeo nell'ambito del progetto GAINN, per la promozione dell'uso di carburanti alternativi in considerazione delle restrizioni sulle emissioni di zolfo per il trasporto marittimo (in conformità con la Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di infrastrutture per combustibili alternativi). Si prevede che questo terminal possa diventare l'hub adriatico per tipologie di carburante green. Il Venice LNG avrà una capacità di stoccaggio complessiva di 32.000 m<sup>3</sup>.

Ulteriori azioni, previste da TERNA S.p.A., necessarie per lo sviluppo del Porto sono le seguenti:

- il perfezionamento del procedimento che porta all'interramento delle linee elettriche di alta tensione previste dall'art. 6.1 dell'Accordo di Programma (AdP) Vallone Moranzani, condizione essenziale per la realizzazione dell'impianto di smaltimento previsto nell'AdP (funzionale al deposito dei fanghi di scavo); tali interventi in ambito Vallone Moranzani devono essere resi tecnicamente scindibili dalla realizzazione dell'intero progetto "Fusina/Dolo/Camin";
- l'interramento e la realizzazione di due nuovi collegamenti 132/220 KV "Fusina 2 - Sacca Fisola" e "Sacca Serenella - Cavallino", approvato con Decreto MISE 239/EL-106/97/2009 del 6 agosto 2009;
- l'interramento, lungo il canale Malamocco Marghera, nei pressi di Fusina, di un cavo elettrico ad alta tensione sospeso, che collega la centrale di Fusina alla città di Venezia.

Va anche ricordato che Ram (Rete autostrade mediterranee), società in house del Ministero dei Trasporti, ha predisposto, nel periodo 2015-2017, 16 progetti in materia di trasporti e logistica in attesa di finanziamenti da parte della Unione Europea.

Gli obiettivi a scala nazionale sono l'aggancio di porti e interporti agli assi core (Ten-T) europei (i tratti del cosiddetto ultimo miglio), rendere i porti smart e green, favorire l'intermodalità interna agli scali e agevolare l'efficienza e la sostenibilità della navigazione.

Pertanto lo sviluppo delle **autostrade del mare** (terminal Ro-Port), il trasporto fluviale e intermodale e l'infrastrutturazione di porti e interporti, anche attraverso incentivi per chi trasporta le merci in mare o su ferrovia, potrà ragionevolmente coinvolgere il Sistema Portuale Venezia-Chioggia, per raccogliere la sfida con i porti del Nord Europa, Rotterdam in primis.



Rete delle autostrade del mare (www.ramspa.it)

### Le infrastrutture aeroportuali

Il Sistema Aeroportuale metropolitano, che costituisce un hub comprendente gli scali di Venezia e di Treviso, ha registrato oltre 13,3 milioni di passeggeri complessivi nell'anno 2017, confermando la posizione già consolidata di terzo polo aeroportuale italiano dopo quello di Roma (Fiumicino e Ciampino) e Milano (Malpensa, Linate e Orio al Serio).

	AEROPORTO	Totale movimenti (numero)	Variazione anno prec. (%)	Incidenza sul totale (%)	Ripartizione (%)	
					Nazionale	Internazionale
1	ROMA FIUMICINO	310.844	-1,3	23,3	34,2	65,8
2	MILANO MALPENSA	162.683	3,9	12,2	13,0	87,0
3	MILANO LINATE	97.828	1,9	7,3	50,3	49,7
4	VENEZIA	84.355	6,9	6,3	14,6	85,4
5	BERGAMO	78.340	5,2	5,9	26,5	73,5
6	BOLOGNA	65.461	8,7	4,9	21,5	78,5
7	CATANIA	59.209	11,3	4,4	69,8	30,2
8	NAPOLI	55.154	6,2	4,1	42,2	57,8
9	PALERMO	42.001	4,7	3,2	79,3	20,7
10	TORINO	37.949	7,8	2,8	42,4	57,6
11	PISA	36.568	1,3	2,7	30,4	69,6
12	ROMA CIAMPINO	33.511	-10,9	2,5	4,6	95,4
13	BARI	33.095	7,0	2,5	62,6	37,4
14	CAGLIARI	29.458	1,1	2,2	81,1	18,9
15	FIRENZE	28.806	5,2	2,2	13,5	86,5
16	VERONA	25.672	6,2	1,9	38,1	61,9
17	OLBIA	21.458	14,7	1,6	57,6	42,4
18	LAMEZIA TERME	17.627	4,4	1,3	80,8	19,2
19	BRINDISI	16.298	1,3	1,2	78,6	21,4
20	TREVISO	15.822	0,6	1,2	28,6	71,4
21	GENOVA	12.842	-7,8	1,0	51,8	48,2
22	TRAPANI	10.253	-7,7	0,8	79,6	20,4
23	ALGHERO	9.814	-17,0	0,7	76,7	23,3
24	TRIESTE	8.418	1,3	0,6	60,8	39,2
25	ANCONA	7.492	-4,2	0,6	49,0	51,0
26	PESCARA	5.164	-12,3	0,4	54,5	45,5
27	REGGIO CALABRIA	4.233	2,9	0,3	100,0	0,0
28	LAMPEDUSA	3.663	6,8	0,3	98,1	1,9
29	PANTELLERIA	3.290	-2,9	0,2	100,0	0,0
30	COMISO	3.014	17,4	0,2	63,5	36,5
31	BRESCIA	2.744	-14,9	0,2	90,6	9,4
32	PERUGIA	2.177	-33,0	0,2	39,6	60,4
33	RIMINI	2.099	66,6	0,2	4,9	95,1
34	CROTONE	1.381	-25,5	0,1	100,0	0,0
35	PARMA	1.300	12,7	0,1	64,8	35,2
36	ELBA	953	-14,4	0,1	68,1	31,9
37	CUNEO	941	1,2	0,1	64,5	35,5
38	TARANTO	189	-22,2	0,0	0,0	100,0
39	SALERNO	142	n.s.	0,0	40,8	59,2
40	BOLZANO	130	-87,1	0,0	57,7	42,3
41	GROSSETO	8	-42,9	0,0	100,0	0,0
42	FOGGIA	2	-99,3	0,0	0,0	100,0
	<b>TOTALE</b>	<b>1.332.388</b>	<b>2,4</b>	<b>100,0</b>	<b>38,0</b>	<b>62,0</b>

Graduatoria degli scali italiani 2016 in base al numero totale di movimenti aerei commerciali (fonte ENAC)

I nuovi voli recentemente aperti hanno dato ulteriore impulso ai collegamenti tra Venezia e il mondo. I due scali hanno registrato complessivamente un incremento rispetto all'anno precedente del 9%. I movimenti degli aeromobili (arrivi + partenze) sono stati 113.528, in aumento del 3,6%. L'aeroporto Marco Polo, gateway intercontinentale insieme a Roma e Milano, collegato da 54 vettori di linea con 90 città (98 aeroporti), ha totalizzato 10.371.380 passeggeri (+7,7% sul 2016) e 92.263 movimenti (+2,4%). La valenza internazionale dello scalo è evidenziata dalle percentuali di suddivisione del traffico: il segmento domestico rappresenta infatti il 13% del totale, quello internazionale UE (inclusa Svizzera) il 70% e l'internazionale Extra-UE il 17%. (fonte assoaeroporti).

Volotea ed EasyJet, i due vettori basati a Venezia, hanno registrato un market share del 30% rispetto al traffico totale del Marco Polo, trasportando complessivamente sullo scalo circa 3 milioni di passeggeri.

L'aeroporto Canova di Treviso, specializzato sui vettori low-cost, ha registrato, nel 2017, 3.015.057 passeggeri, in incremento del 14,4% rispetto al 2016 e 21.265 movimenti, in crescita dell' 8,9% (fonte assoaeroporti).

Il sistema aeroportuale quindi è in crescita costante, come si può notare dalla serie storica dei dati ENAC. In crescita anche la componente cargo che negli ultimi 2 anni vede un +17,30% nel 2015 e un + 14,87% nel 2016.

## VENEZIA

Serie storica						
Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec.	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec.	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec.
2001	60.285	-3,91	4.561.473	11,78	11.658	6,08
2002	62.717	4,03	4.178.790	-8,39	11.300	-3,07
2003	74.425	18,67	5.264.460	25,98	11.844	4,81
2004	75.167	1,00	5.838.008	10,89	11.965	1,02
2005	75.196	0,04	5.780.783	-0,98	12.341	3,14
2006	77.386	2,91	6.296.345	8,92	14.135	14,54
2007	80.896	4,54	7.032.499	11,69	12.997	-8,05
2008	73.744	-8,84	6.848.244	-2,62	22.660	74,35
2009	73.066	-0,92	6.655.612	-2,81	22.555	-0,46
2010	72.763	-0,41	6.801.941	2,20	25.377	12,51
2011	83.130	14,25	8.507.691	25,08	27.936	10,08
2012	82.484	-0,78	8.110.520	-4,67	28.794	3,07
2013	78.982	-4,25	8.327.899	2,68	33.618	16,76
2014	76.003	-3,77	8.407.935	0,96	36.384	8,23
2015	79.564	4,69	8.684.205	3,29	42.677	17,30
2016	84.355	6,02	9.548.697	9,95	49.024	14,87

**N.B. Dal 2016 i dati non comprendono il traffico aerotaxi**

Sulla base dei dati precedenti, è di tutta evidenza la centralità del territorio metropolitano, e di Venezia in particolare, per quanto riguarda la mobilità delle persone e delle merci. Il Piano strategico deve fornire lo spunto per una serie di indirizzi che confermino, supportino e incentivino l'andamento via via crescente della domanda di mobilità intesa nel suo complesso, senza trascurare la sostenibilità di tali interventi nel territorio circostante, con il coinvolgimento sia delle istituzioni che detengono il potere regolatorio (Ministeri e Regione), ma anche accedendo a specifici finanziamenti europei.

### Le infrastrutture ferroviarie

Le linee ferroviarie che interessano il territorio della Città metropolitana sono:

1. Mestre-Padova, con prosecuzione a Milano-Torino;
2. Mestre-Treviso, con prosecuzione a Tarvisio-Vienna;
3. Mestre-Portogruaro, con prosecuzione a Trieste;
4. Mestre-Castelfranco Veneto, con prosecuzione a Bassano-Trento;
5. Mestre-Adria;
6. Portogruaro-Casarsa, della Delizia con prosecuzione a Tarvisio-Vienna;
7. Portogruaro-Treviso, con prosecuzione a Vicenza;
8. Portogruaro-Trieste;
9. Rovigo-Chioggia.



Rete ferroviaria veneta (RFI S.p.a.)



Linea Adria-Mestre (Sistemi Territoriali S.p.a.)

Le prime cinque linee ferroviarie convergono sul nodo di Mestre e proseguono verso Venezia, le successive tre convergono nel nodo di Portogruaro, l'ultima è a servizio di Chioggia.

RFI S.p.a., proprietario della rete, ha in previsione una serie di progetti e lavori finalizzati al potenziamento delle principali direttrici di traffico e in particolare:

- velocizzazione della linea Venezia – Trieste;
- collegamento linea VE-TS con aeroporto “Marco Polo”;
- elettrificazione della linea Conegliano – Ponte nelle Alpi;
- nuova ferrovia Ponte nelle Alpi – Cortina (progetto regionale);
- riutilizzo del tratto dei Bivi tra linea Udine e linea Trieste come by-pass di Mestre del traffico merci verso oriente;
- utilizzo della linea Portogruaro - Casarsa.

Il sistema ferroviario metropolitano regionale esistente è fortemente incentrato sulle opere ad esso connesse, per le quali sono stati sviluppati specifici-

che strategie e interventi che interessano il territorio, al fine di raggiungere gli obiettivi di:

- decongestionare le reti stradali;
- ridurre l'inquinamento atmosferico;
- aumentare la quota del trasporto pubblico e del trasporto su ferro rispetto a quello su gomma.

Gli interventi sviluppati nel tempo, ma non ancora totalmente completati, sono dati da:

- ristrutturazione delle stazioni esistenti (rialzo dei marciapiedi per ottenere un accesso ai treni a raso e piena accessibilità per i portatori di handicap, realizzazione parcheggi di scambio, installazione delle pensiline);
- realizzazione di nuove fermate (alcune in sostituzione di precedenti), con particolare riferimento alle stazioni della Gazzera e di via Olimpia, che consentono l'accesso al centro della Città di Mestre e all'ospedale dell'Angelo;
- realizzazione di ampi parcheggi di scambio in prossimità delle stazioni;
- potenziamento e adeguamento tecnologico della rete ferroviaria;
- acquisto nuovi treni specifici;
- aumento frequenze dei treni;
- eliminazione della maggior parte dei passaggi a livello mediante la realizzazione di cavalcavia e sottovia per fluidificare il traffico stradale ed evitare interferenze tra il traffico ferroviario e automobilistico;
- implementazione degli interventi cosiddetti "soft":
  - ✓ cadenzamento orario;
  - ✓ tariffa integrata a zona treno-bus-vaporetti-parcheggi;
  - ✓ sistemi informativi per l'utenza;
  - ✓ sistema "Rendez-Vous": integrazione orari bus-treno.

In questo ambito particolarmente significativi sono gli interventi finanziati attraverso il "Bando Periferie" della Presidenza del Consiglio dei Ministri:

- riqualificazione delle stazioni ferroviarie di Porto Marghera, San Donà di Piave, Portogruaro, Meolo, Fossalta di Piave, Ceggia, San Stino di Livenza;
- interventi di mobilità sostenibile verso le stazioni di Mira-Mirano, Fossalta di Piave;
- riqualificazione urbana di aree e di edifici limitrofi alla linea ferroviaria nei Comuni di Spinea, San Donà di Piave;
- potenziamento segnale G5 nelle stazioni ferroviarie in Comune di Venezia;
- nuova autostazione di San Donà di Piave e relativo polo di interscambio.

L'offerta di trasporto ferroviario regionale passeggeri è di indubbio rilievo, ma sconta, tuttavia, criticità legate alla presenza di infrastrutture ferroviarie a singolo binario ovvero non adeguate alle più recenti tecnologie, rispetto alle quali CmVE potrà sviluppare, con i territori interessati, azioni sinergiche di sensibilizzazione.



S.F.M.R. (www.net-italia.com)

### Le infrastrutture stradali

Fin dalle analisi operate per la redazione del P.T.C.P. dell'ex Provincia di Venezia (dicembre 2010) si è considerato che il territorio oggi metropolitano fosse fortemente condizionato dalla **coesistenza** di due modelli frequentemente considerati contrapposti: **quello diffuso e quello polarizzato**.

Fatta eccezione per una periferia suburbana intorno a Mestre, gli altri centri urbani partecipano alla costituzione di un **sistema policentrico**, dotato di relativa autonomia che non riferisce le proprie relazioni ad un unico centro metropolitano ma al sistema reticolare policentrico veneto, già trattato dal P.T.R.C. della Regione del 1992, **dell'area metropolitana PD-TV-VE**.

La centralità regionale può quindi essere riferita ad un "campo urbano multipolare di livello metropolitano e a sistemi locali. Una centralità che l'area tra Venezia e Padova può assumere per funzionare sinergicamente con la rete insediativa interconnessa costituita in larga misura dall'area centrale veneziana (Riviera del Brenta, Miranese e corona di Mestre). Ciò risponde in buona misura ad uno scenario per cui, in questa rete metropolitana relativamente densa, i poli dovrebbero diventare i poli specializzati e complementari di una armatura multicentrica [...] (Dematteis, 1999).

La matrice infrastrutturale stradale, incardinata in questo sistema urbano, deve altresì confrontarsi storicamente con un territorio altamente eterogeneo e condizionato dalla presenza:

- delle lagune e dei residui di laguna, della gronda (zone umide e di speciale interesse e - protezione). In particolare quella di Venezia, che rappresenta,

- assieme all'isola, un valore patrimoniale riconosciuto dall'Unesco;
- del corso dei fiumi, di vario regime e portata, confluenti in Adriatico e/o nelle stesse - lagune;
  - degli elementi puntuali o ambientali di valenza artistica e storica, a partire dalle ville venete e dal patrimonio costruito dei centri storici e, in particolare, il complesso della Città Antica di Venezia, fino ai siti e beni archeologici e ai tracciati delle antiche vie (strade romane, centuriazione romana);
  - dal territorio rurale, anche nelle estensioni caratteristiche delle bonifiche recenti e nei residui periurbani di grande rilevanza per la qualità del sistema insediativo;
  - dall'affaccio costiero, non solo come interfaccia terra-acqua (ecosistema, paesaggio) ma come elemento che ha determinato, nella sua forte artificializzazione, i caratteri contemporanei e produttivi dell'ex provincia: le zone portuali e industriali costiere (Porto Marghera - Chioggia), e il quartiere balneare turistico della metropoli costiera;
  - dalla Venezia orientale e dal suo sistema di relazioni e scambi con la bassa friulana, con i suoi poli produttivi, logistici e turistico culturali.

Pertanto, rimane pesantemente condizionata la gestione della mobilità, in particolare su gomma, che nel tempo ha dovuto ricorrere a costosi sistemi di tangenziali, siano essi di rango regionale (passante di Mestre) che di rango locale (i bypass ai centri abitati).

Il piano regionale dei trasporti individua la pianura veneta centrale come "la massa critica - demografica e produttiva - su cui si fonda ogni prospettiva di evoluzione competitiva metropolitana del Veneto e, in quanto tale, di un sistema relazionale interno efficiente. Non più cioè un residuo dalla trama delle strade interprovinciali e intercomunali ereditate dall'epoca rurale, ma una struttura proiettata a servire una grande pianura insediata, di oltre 80x80 Km, dai Berici al Piave, dai colli Trevigiani agli Euganei, laddove movimenti locali di piccolo raggio devono coesistere con tragitti di collegamento interno all'intera nebulosa urbana e con i transiti internazionali, di persone e di merci. Questa agglomerazione, servita sia dalla strada sia dalla ferrovia, necessita di una struttura viaria reticolare vecchia e nuova, meglio gerarchizzata e più protetta di quella attuale, con tracciati dedicati allo spostamento veloce distinti da quelli di servizio".

In quest'ottica si attesta pertanto un sistema autostradale basato sulle seguenti tratte, che necessita di importanti punti di collegamento per proiettare la realtà metropolitana in maniera più funzionale ed efficiente verso l'Europa:

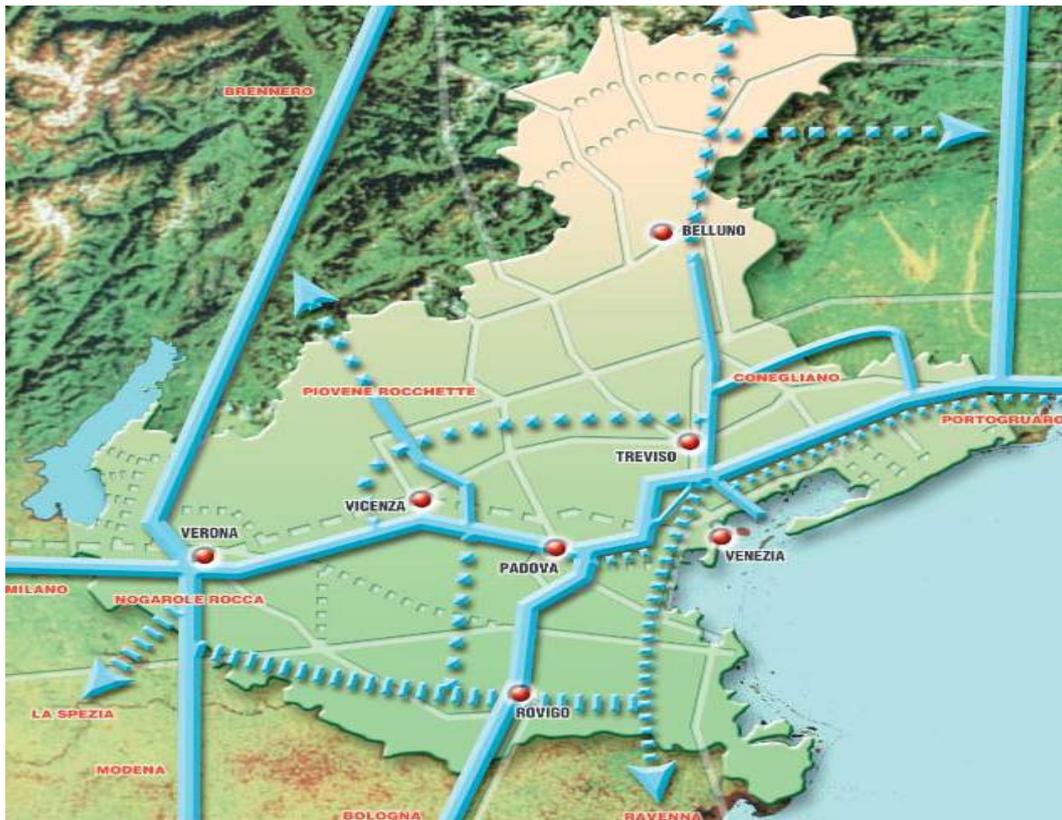
- A4 Brescia-Venezia e tratta passante Mestre: gestita da Concessioni Autostradali Venete – CAV S.p.a.;
- A4 Venezia-Trieste: gestita da Autovie Venete S.p.a.;
- A27 Venezia Mestre-Belluno: gestita da Autostrade per l'Italia S.p.a.;
- A28 Portogruaro-Conegliano: gestita da Autovie Venete S.p.a.;
- A57 tangenziale di Mestre: gestita da CAV S.p.a.;
- con i seguenti dati di traffico, aggiornati al 2016:

<b>Tratta</b>	<b>Veicoli leggeri (media giornaliera)</b>	<b>Veicoli pesanti (media giornaliera)</b>
A4 da Padova est a connessione con A57; A57 tratta ovest e tangenziale di Mestre	148.239	39.643
A4 da Venezia est a Trieste	146.643	43.995
A27 da Venezia Mestre a Belluno	58.166	13.057

dati di traffico, per l'anno 2016, su rete autostradale (fonte: AISCAT)

Le opere previste e non ancora terminate ad oggi, sono costituite da:

- Nuova Romea, il cui progetto preliminare è stato approvato nel 2013 dal CIPE e che servirebbe a dotare Chioggia di un collegamento autostradale, di scaricare il traffico dalla SS309 e di alleggerire la A13 "Padova - Bologna" migliorando i collegamenti della dorsale adriatica; il progetto definitivo va tuttavia rivalutato con i territori attraversati dall'infrastruttura, considerando in via prioritaria la messa in sicurezza dell'attuale tracciato;
- Superstrada pedemontana Veneta, in fase di realizzazione, che permetterà il collegamento A4 - A27 est-ovest tra le province di Vicenza e Treviso, a nord del tratto autostradale A4;
- Superstrada Nogara-mare permetterà di collegare la bassa veronese con l'autostrada A4, innestandosi a Rovigo e proseguendo verso il mare, per innestarsi con la Romea Commerciale;
- Via del Mare verso Jesolo e le altre località balneari.



Sistema autostradale Veneto

A quanto sopra si aggiunge una rete di strade statali e regionali:

- SS 13 "Terraglio" verso Treviso;
- SS 14 "Triestina" per S. Donà di Piave;
- SS 309 "Romea" (Mestre-Chioggia);
- SR 14 di Mestre;
- SR 11 "Padana Superiore", tratto orientale;
- SR 15 Vetrego - Fiesso;
- SR 245 "Castellana" per Castelfranco V.;
- SR 515 "Noalese";
- SR 516 "Piovese";
- SR 43 "Jesolana";
- SR 89 Treviso - mare;
- SR 18 di San Stino;
- SR 53 "Postumia", tratto orientale;
- SR 74 San Michele al Tagliamento - Bibione;

che determinano in maniera ancora più chiara e inequivocabile, come le relazioni metropolitane vadano ben oltre i confini amministrativi e, in particolare, siano connesse alle realtà della:

- provincia di Padova, che mantiene una prevalente vocazione, oltre che manifatturiera, verso i servizi commerciabili, una significativa presenza della dimensione "media" d'impresa e dimostra performance sul mercato del lavoro migliori di quelli regionali (fonte: Dossier DAR Città metropolitana di Venezia);
- provincia di Treviso, che rivela una concentrazione nei settori manifat-

turieri, una spiccata evoluzione in campo demografico e sociale, con una quota rilevante di giovani e di stranieri (fonte: Dossier DAR Città metropolitana di Venezia).

- della Regione Friuli, storicamente collegata al Veneto orientale.

È quindi evidente che l'area centrale della Città metropolitana rappresenta dunque il fulcro infrastrutturale in cui si concentrano porto - aeroporto - passante e ferrovia; in questo territorio, fortemente strategico, il passante autostradale costituisce un segno territoriale inedito e ristrutturante nelle (secolari) trame di infrastrutturazione. Il passante segna il territorio mettendo per la prima volta in discussione processi insediativi e relazioni di lunga durata, e determinando di fatto un nuovo confine per la realtà urbana di Mestre.

### **Il trasporto collettivo**

Il carattere principale che dovrebbe consentire di percepire un insediamento come metropolitano è sicuramente il sistema unitario dei trasporti collettivi. È definito in 45/60 minuti il tempo medio ragionevole per connettere diverse parti di un sistema urbano.

Fra le varie questioni sul tavolo, considerata la congestione dell'area, la visione infrastrutturale relativa al perimetro lagunare deve, evidentemente, trovare sensibilità e condivisione prima di tutto nel Comune di Venezia e nei Comuni di gronda, ma è evidente la sua portata almeno regionale (innesto al SFMR, terminal aeroportuale etc).

Ad agevolare il carattere unitario del sistema di trasporto pubblico su scala metropolitana è inoltre la previsione di un biglietto unico, che consenta l'utilizzo dei mezzi aggregando i vari gestori del trasporto pubblico in modo da garantire ai cittadini metropolitani e ai turisti, un'offerta di mobilità più semplice, completa ed efficace. Allo stato attuale esiste una sperimentazione di integrazione tariffaria (attivata per il secondo anno consecutivo) rappresentata da un titolo di viaggio giornaliero, denominato "Venezia Metropolitana 24", che permette di viaggiare, nell'arco di 24 ore, su tutti i mezzi dei vettori esercenti servizi di trasporto nel territorio, sia su terra che su acqua. Inoltre, a livello pendolare, titoli di viaggio integrati permettono di utilizzare indifferentemente mezzi su gomma o su rotaia nell'area del comune di Venezia e nella direttrice Venezia-Padova. Va ripensata tutta l'offerta di trasporto pubblico nell'integrazione ferro-gomma e quindi TPL-SFMR utilizzando le stazioni come fulcro centrale.

## **Paragrafo 2.5 LA DIMENSIONE ECONOMICO-SOCIALE <sup>3</sup>**

### **Gli ambiti di gestione dei servizi pubblici**

Descrivere la gestione dei servizi pubblici significa rappresentare una geografia amministrativa composta di areali non sempre coincidenti con la delimitazione territoriale delle aree vaste di riferimento che ne fanno parte.

In particolare, il territorio della Città metropolitana di Venezia è suddiviso in:

---

<sup>3</sup> I dati e le elaborazioni riportati in questa sezione sono tratti dallo studio condotto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per gli Affari regionali e le autonomie "I dossier delle Città Metropolitane - Città metropolitana di Venezia (2017)".

- 6 Centri per l'Impiego;
- 2 Aziende Sanitarie Locali;
- 3 Unioni di Comuni (del Miranese, della Riviera del Brenta e di Fossalta di Portogruaro-Teglio);
- 4 Consigli di Bacino per la gestione del Servizio Idrico Integrato ("Veneto Orientale" con Meolo e Quarto d'Altino, "Bacchiglione" con Cona, "Interregionale Lemene" con Annone Veneto, Cinto Caomaggiore, Concordia, Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Portogruaro, Pramaggiore, San Michele, Santo Stino, Teglio e "Laguna di Venezia" con i restanti comuni);
- 1 Consiglio di Bacino "Venezia Ambiente per il servizio integrato di gestione dei rifiuti, che coinvolge anche il Comune di Mogliano Veneto in provincia di Treviso.

Dall'osservazione delle aree di competenza dei servizi pubblici, si ricava pertanto una geografia amministrativa frastagliata ed eterogenea che presenta una dimensione prevalentemente sub-metropolitana.

La vista sovrapposta di questi areali sub-metropolitani definisce delle aree omogenee (costanti della geografia amministrativa) che allo stato attuale possono rappresentare primi nuclei di una geografia associativa in divenire e che può essere da spunto per ridisegnare aree ancor più omogenee, ridefinendo i bacini di competenza dei rispettivi servizi al fine di razionalizzare i rapporti di appartenenza territoriale e assicurare un livello di accessibilità uniforme su tutto il territorio.

#### **I Sistemi locali del lavoro e le connessioni tra i luoghi**

I sistemi locali del lavoro (SLL) rappresentano aggregazioni di comuni contigui tra di loro, interessati da relazioni socio-economiche e da flussi di pendolarismo giornaliero, individuati dall'ISTAT sulla base degli spostamenti casa lavoro. I SLL sono stati recentemente aggiornati sulla base delle risultanze emerse dal censimento della popolazione 2011.

Nel territorio dell'ex provincia di Venezia sono stati localizzati 4 SLL, tuttavia sono 7 i SLL che gravitano sul suolo metropolitano. La particolarità dei SLL è di essere tutti interprovinciali, ad eccezione di quello di Jesolo; il più grande tra quelli "veneziani" è proprio quello di Venezia, tuttavia i sistemi locali di Adria e, soprattutto, di Padova sono altrettanto importanti sia per numero di comuni coinvolti che di popolazione residente.

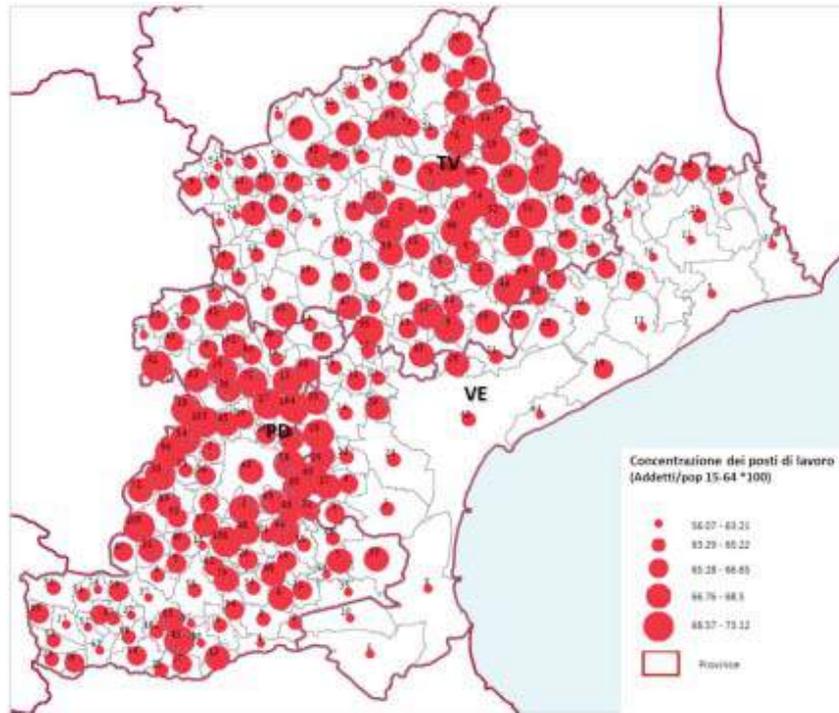
La caratteristica di questi SLL che emerge in modo chiaro è la trasversalità territoriale, con l'elemento comune rappresentato dalla presenza di Comuni di CmVE in ciascuno dei raggruppamenti.

Province interessate	SLL	N. Comuni	Popolazione 2015	Superficie (kmq)
Venezia	JESOLO	3	50.330	237
Venezia e Pordenone	PORTOGRUARO	11	87.189	539
Venezia e Treviso	SAN DONÀ DI PIAVE	9	86.255	276
Venezia, Treviso e Padova	VENEZIA	19	606.002	1.184
Padova e Venezia	PADOVA	52	664.591	1.068
Rovigo e Venezia	ADRIA	12	91.853	1.045
Udine e Venezia	LATISANA	10	50.307	344
TOTALE		116	1.636.527	4.694



Sistemi locali del lavoro nella Città metropolitana di Venezia

Interessante è inoltre il rapporto tra numero di occupati e popolazione in età lavorativa (15-64 anni), che descrive la distribuzione dei posti di lavoro nei Comuni (polarizzazione economica). I centri nei quali il valore del rapporto è particolarmente elevato sono poli occupazionali, ovvero comuni attrattori di unità di lavoro. La figura seguente, sviluppata sul territorio di CmVE e delle Province di Padova e di Treviso evidenzia una distribuzione dei posti di lavoro piuttosto omogenea, sia per l'area metropolitana che per le altre due province, ad eccezione dei Comuni litoranei.



Concentrazione dei posti di lavoro

### Le connessioni tra i luoghi

L'analisi di dettaglio dei flussi di spostamenti residenza – lavoro del 2011, consente di acquisire ulteriori informazioni sulle relazioni funzionali che si stabiliscono sul territorio. Nell'analisi seguente vengono considerati anche i territori relativi alle province di Padova e Treviso, con l'intento di verificare l'esistenza di un apprezzabile livello di integrazione con CmVE, almeno sotto il piano dei flussi pendolari.

I dati sugli spostamenti per lavoro all'interno di CmVE e delle Province di Padova e Treviso, presuppongono la suddivisione dei Comuni dei tre enti di area vasta in tre categorie a seconda della vicinanza e contiguità con il capoluogo veneziano:

- appartengono al primo "ring" i Comuni di: Campagna Lupia, Scorzè, Spinea, Jesolo, Musile di Piave, Martellago, Marcon, Quarto d'Altino, Cavallino-Treporti, Chioggia, Mira, Mogliano Veneto;
- quelli appartenenti al secondo sono: Casale sul Sile, Preganziol, Roncade, Zero Branco, Campolongo Maggiore, Camponogara, Cavarzere, Cona, Dolo, Eraclea, Fossalta di Piave, Meolo, Mirano, Noale, Pianiga, Salzano, San Donà

di Piave, Codevigo, Correzzola, Piove di Sacco, Trebaseleghe;  
 – i restanti 210 Comuni delle tre province sono classificati come “altri Comuni”.  
 L'analisi del 2011 rivela che gli spostamenti complessivi per motivi di lavoro (ovvero la somma dei flussi interni, di quelli in uscita e di quelli in entrata) dei tre

### Popolazione legale dei “ring”

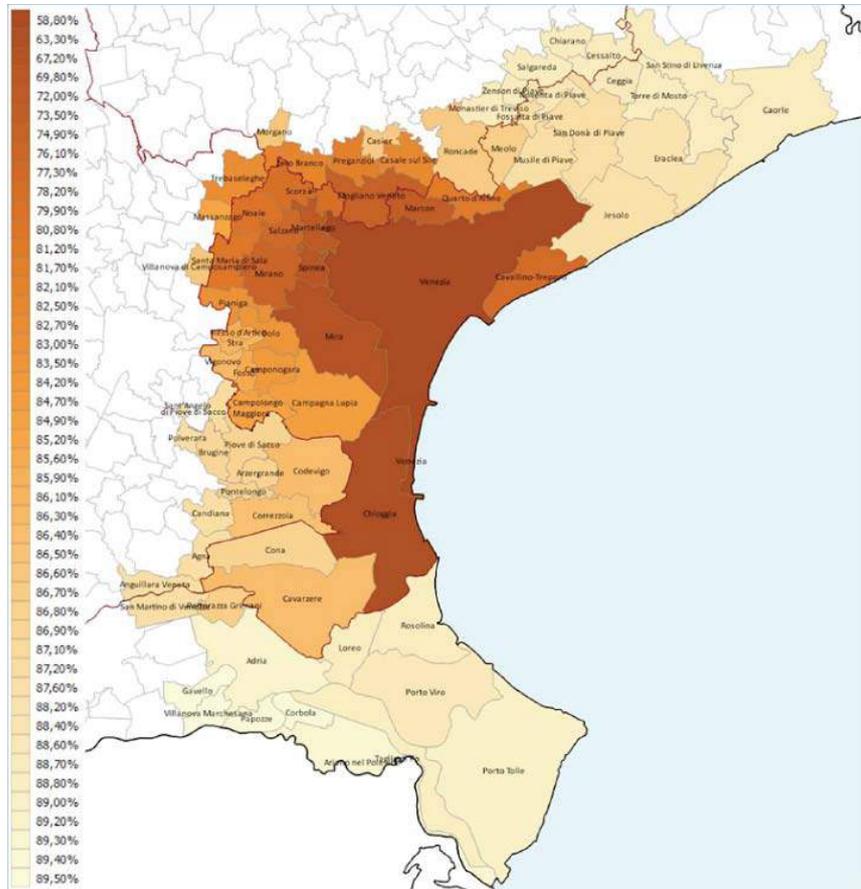
Comuni	Popolazione legale 2011
Comune di Venezia	261.362
Comuni del primo ring	263.341
Comuni del secondo ring	285.163
Altri Comuni delle province	1.835.247
<b>Totale</b>	<b>2.645.113</b>

Enti ammontano a 1.015.502 unità. Solo il 13% degli spostamenti, che avvengono all'interno dell'area delle tre Province ha per destinazione il Comune di Venezia. Il totale degli ingressi nel Comune di Venezia ammonta a 54.540 unità e la quota maggiore (29.000 unità) proviene dai Comuni del primo ring. Pertanto, in termini assoluti, Venezia esercita la sua forza attrattiva prevalentemente nelle immediate vicinanze.

L'indice di autocontenimento del mercato del lavoro (occupati che lavorano nel medesimo comune di residenza/totale occupati del comune x 100) esaminato sul territorio di Venezia, Padova e Treviso mostra un intorno costituito da 76 Comuni (che appartengono anche alle Province di Ferrara e Rovigo) nei quali i valori dell'indice sono sufficienti a definire un alto grado di attrattività del Comune “centroide” di Venezia nei loro confronti; restringendo l'analisi al fine di poter delineare un'area di massima integrazione del mercato del lavoro, si ricava che essa è costituita da 36 Comuni appartenenti ai tre enti di area vasta considerati, ma dalla quale restano esclusi una decina di Comuni veneziani.

La figura seguente mostra i 76 Comuni che individuano la possibile area di massima integrazione funzionale del mercato del lavoro. L'area è suddivisa in due zone: la prima zona riguarda i primi 36 Comuni, per i quali l'indice di autocontenimento raggiunge l'86 per cento; da notare come ne rimangano esclusi 10 Comuni di CmVE (Cona, Musile di Piave, Fossalta di Piave, San Donà di Piave, Jesolo, Eraclea, Noventa di Piave, Ceggia, Torre di Mosto, Caorle), laddove, invece, ne fanno parte altri delle Province di Padova e Treviso. I restanti 40 Comuni, apportano circa 3 punti percentuali all'autocontenimento totale dell'area, che raggiunge così l'89,5%. Sono presenti anche Comuni della Provincia di Rovigo e addirittura il Comune di Ferrara.

La particolarità manifestata dall'analisi è che oltre tali confini l'indice di auto-contenimento non aumenta più se si vanno ad aggiungere ulteriori Comuni, bensì diminuisce, evidenziando quindi un confine oltre il quale il pendolarismo si rivolge prevalentemente altrove.



Area di massima integrazione funzionale per gli spostamenti residenza - lavoro

### Le Aree Interne nell'ex territorio provinciale

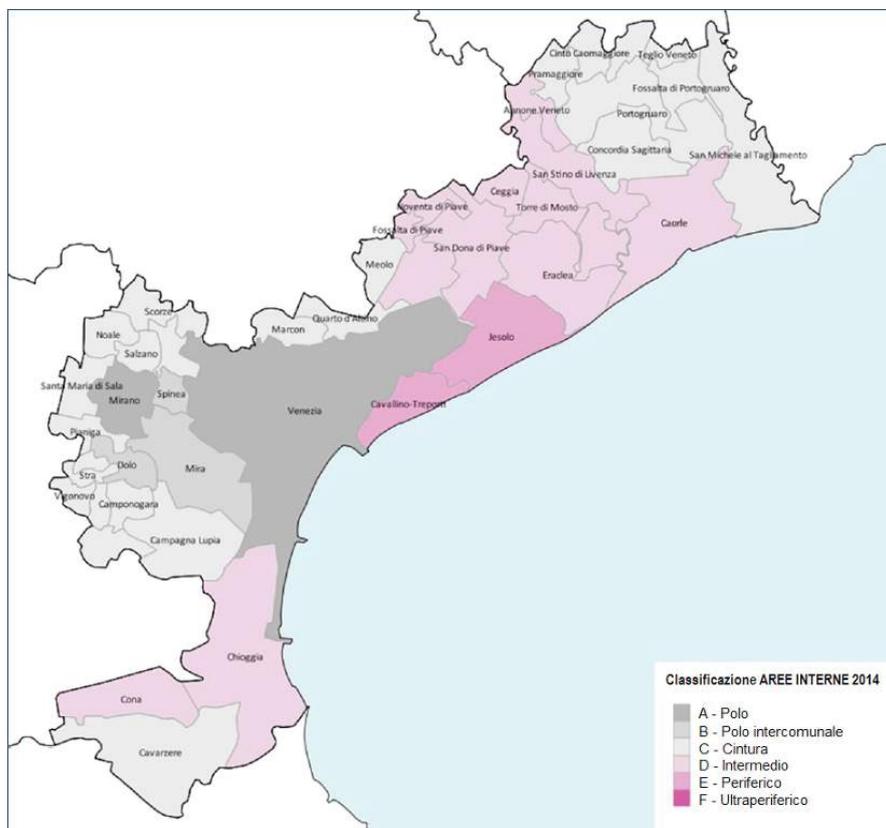
Un'altra chiave di lettura del territorio può essere rappresentata dalla sua possibile classificazione in Aree Interne. Esse rappresentano un'ampia porzione del territorio della nazione (circa il 60% della sua superficie) ove abita quasi il 25% dei cittadini, che presenta caratteristiche assai diversificate al proprio interno sia in relazione alla disponibilità di servizi, sia per la composizione della popolazione per età, sia per le opportunità di sviluppo, che per caratteristiche ambientali e paesaggistiche.

La classificazione adottata parte dall'individuazione di Poli o Centri di offerta di servizi costituiti da un Comune o da un'aggregazione di Comuni e dalla successiva suddivisione degli altri Comuni in fasce mediante la definizione e l'utilizzo di un indicatore di accessibilità (indice calcolato in termini di minuti di percorrenza rispetto al polo più prossimo) rispetto a servizi scolastici, sanitari e di trasporto forniti dal Polo/Centro di offerta di servizi più prossimo.

La classificazione così ottenuta presenta un'articolazione che prevede:

- A - Polo;
- B - Polo intercomunale;
- C - Cintura (aree peri-urbane);
- D - Aree intermedie;
- E - Aree periferiche;
- F - Aree ultra periferiche.

Nella Città metropolitana di Venezia sono considerati 2 Poli di classe A (Venezia e Mirano) e 3 centri intercomunali (Dolo, Mira e Spinea), mentre 14 Comuni sono classificati come area interna ma solo due di essi sono considerati Comuni periferici (Jesolo e Cavallino – Treportì) pur essendo confinanti con il territorio del Comune di Venezia; è questa una singolarità rispetto a quanto riscontrato per i territori delle altre Città metropolitane dove i Comuni periferici sono di solito distanti dal capoluogo.



Classificazione dei Comuni della CmVE secondo la Strategia nazionale Aree Interne

### L'economia della Città metropolitana di Venezia

Come risulta dall'analisi effettuata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per gli Affari regionali e le autonomie "I dossier delle Città Metropolitane - Città metropolitana di Venezia (2017)", in base ai dati ISTAT 2014, la Città metropolitana di Venezia si colloca al ventottesimo posto, tra i territori provinciali italiani, per quanto riguarda la ricchezza pro capite (25.890 euro, rispetto alla media nazionale di 23.840 euro), mentre, in relazione al reddito prodotto in termini assoluti, occupa il sedicesimo posto tra le Province italiane. Il comparto dei servizi commerciali, che comprende i servizi turistici, di ristora-

zione, dei trasporti e delle telecomunicazioni, è quello che incide maggiormente nel totale del valore aggiunto prodotto dall'economia e che fa evidenziare la propensione di CmVE per questo tipo di servizi; a seguire vi è il comparto dei servizi finanziari e poi quello dei servizi pubblici e dei servizi privati alle famiglie. Complessivamente il 76% del valore aggiunto dell'area veneziana è dato quindi dai servizi terziari (+2% rispetto alla media nazionale e + 8% rispetto alla media regionale).

La restante quota di reddito è prodotta in gran parte dal comparto industriale che comprende, oltre alle attività logistico-portuali, il polo industriale di Porto Marghera, il distretto della calzatura, il distretto del vetro artistico di Murano, l'industria cantieristico-navale, l'industria degli aeromobili e dei motocicli, l'industria tessile e quella del mobile.

Percentualmente con una quota più bassa, ma fortemente significativa, è la quota proveniente dal settore primario, agricoltura, pesca e allevamento in primis, che sono diffusi in tutta l'area metropolitana, con particolare specializzazione nella zona sud del Chioggiotto e nella zona della Venezia orientale.

All'interno di questo comparto, una parte importante della ricchezza e dell'occupazione è creata dalle piccole-medie imprese, che in molti casi hanno assunto una connotazione distrettuale. In particolare, le localizzazioni attive nel 2017 relative alle imprese manifatturiere operanti nel territorio dell'ex Provincia, ammontavano a 8.424 unità e di queste ben 4.308 erano artigiane. Questo dato conferma la marcata incidenza delle PMI nel tessuto manifatturiero metropolitano e la necessità di promuovere la crescita di queste imprese anche attraverso la promozione di reti e consorzi per evitarne l'uscita dal mercato.

LOCALIZZAZIONI DI IMPRESE (Sedi + Unità locali) ATTIVE PER ATTIVITÀ  
MANIFATTURIERE IN CITTÀ METROPOLITANA di VENEZIA

Industrie alimentari	744
Industria delle bevande	52
Industria del tabacco	1
Industrie tessili	213
Confezione di articoli di abbigliamento	649
Fabbricazione di articoli in pelle e simili	546
Industria del legno e dei prodotti in legno e sughero	524
Fabbricazione di carta e di prodotti di carta	63
Stampa e riproduzione di supporti registrati	235
Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinaz.	16
Fabbricazione di prodotti chimici	104
Fabbricazione di prodotti farmaceutici di base	9
Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	200
Fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di miner.	758
Metallurgia	62
Fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchinari ...)	1459
Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ott.	135
Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed apparecchi...	280
Fabbricazione di macchinari ed apparecchiature nca	404
Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	56
Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	258
Fabbricazione di mobili	332
Altre industrie manifatturiere	742
Riparazione, manutenzione ed installazione di macchine ed.	582
<b>Attività manifatturiere Totale</b>	<b>8.424</b>

Dati al 31/12/2017 - Fonte: Infocamere Stockview

SEDI DI IMPRESE ARTIGIANE ATTIVE PER ATTIVITÀ MANIFATTURIERE IN  
CITTÀ METROPOLITANA di VENEZIA

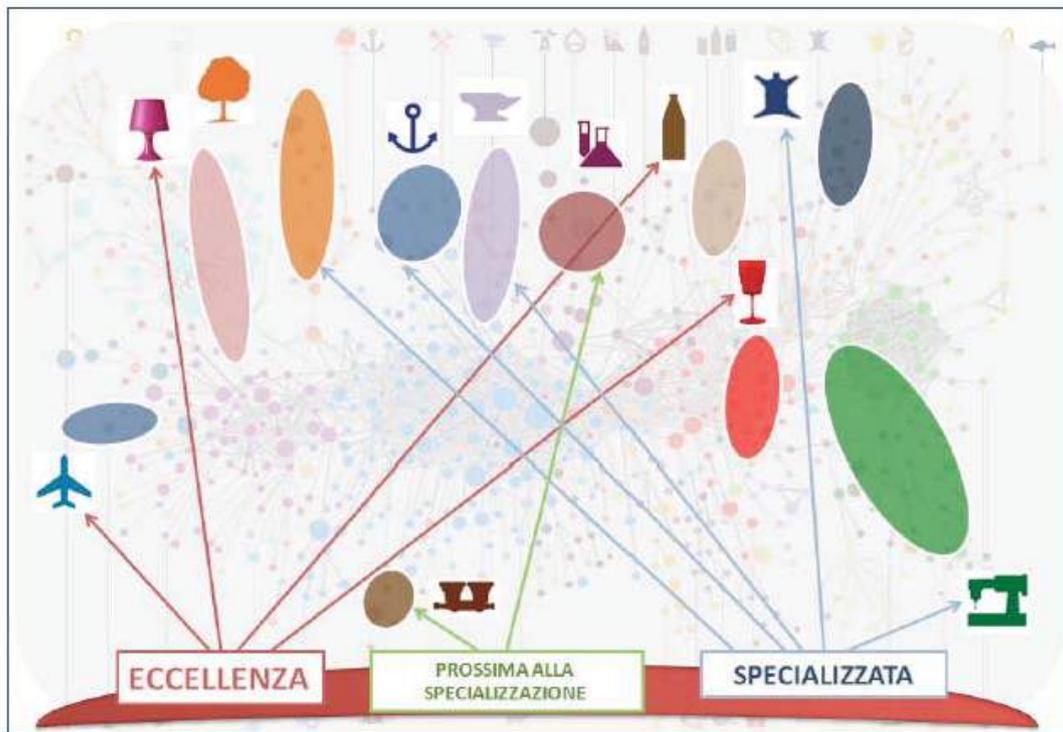
Industrie alimentari	445
Industria delle bevande	5
Industrie tessili	112
Confezione di articoli di abbigliamento	343
Fabbricazione di articoli in pelle e simili	306
Industria del legno e dei prodotti in legno e sughero	354
Fabbricazione di carta e di prodotti di carta	23
Stampa e riproduzione di supporti registrati	142
Fabbricazione di prodotti chimici	16
Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	59
Fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di miner.	426
Metallurgia	12
Fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchinari)	698
Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ott.	46
Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed apparecchi...	100
Fabbricazione di macchinari ed apparecchiature nca	116
Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	14
Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	104
Fabbricazione di mobili	158
Altre industrie manifatturiere	525
Riparazione, manutenzione ed installazione di macchine ed.	304
<b>Attività manifatturiere Totale</b>	<b>4308</b>

Dati al 31/12/2017 - Fonte: Infocamere Stockview

### Sviluppo e Innovazione

Prendendo in esame la dimensione territoriale delle aree di vitalità industriale dell'attuale Città metropolitana di Venezia e analizzando gli eventuali elementi di continuità e complementarità con le aree industriali delle Province limitrofe, secondo il citato studio della Presidenza del Consiglio dei Ministri, emergono spazi per una possibile rideterminazione del confine amministrativo esistente. L'analisi effettuata parte da una prospettiva nuova: la network view of development. Secondo lo studio condotto da Hausmann, Hidalgo et al. (2012), infatti, è il ruolo delle connessioni nello sviluppo di nuovi prodotti, nuove funzioni e nuovi processi che determina innovazione e quindi crescita economica. Le relazioni di prossimità tra prodotti, la contiguità tra specializzazioni industriali, la diffusione di reti di imprese e lo scambio di conoscenze radicate nei territori, attivano un processo virtuoso che può essere rafforzato dall'azione pubblica e orientato a nuove forme di sviluppo.

Secondo questa prospettiva, dallo studio, che è partito dalle specializzazioni produttive e ne ha mappato le connessioni esistenti, emerge per l'area di CmVE una capacità di innovazione che può aumentare in maniera significativa allargando lo sguardo oltre gli attuali confini amministrativi.

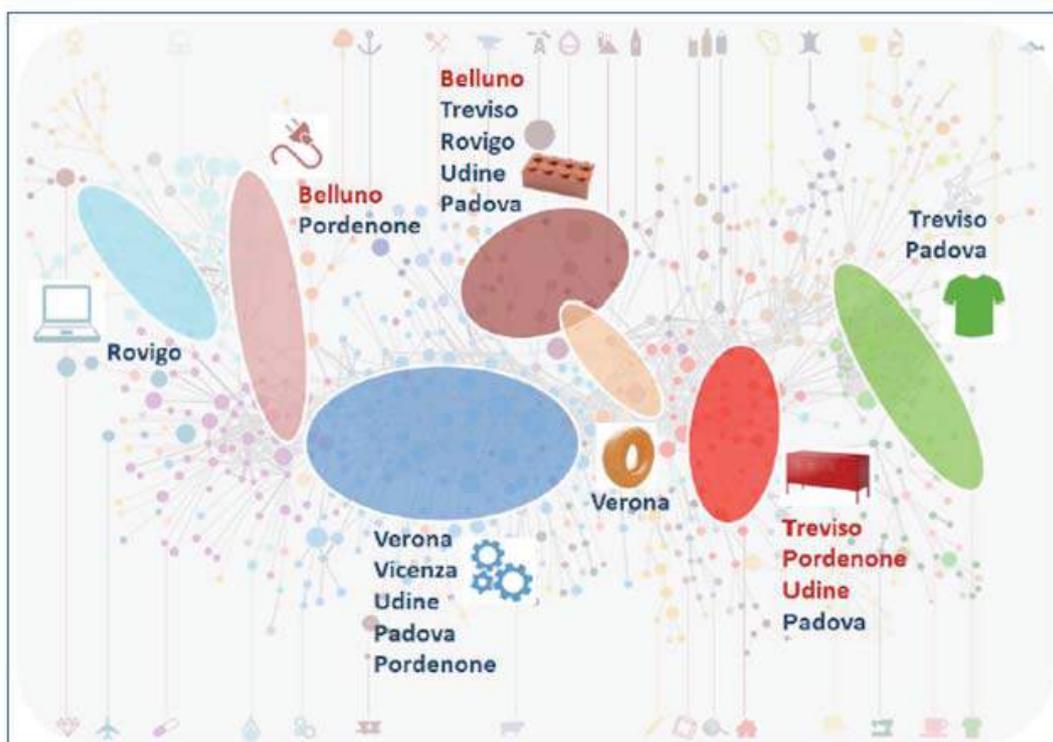


Elaborazione DAR

Le specializzazioni della Città metropolitana di Venezia

L'area in cui le specializzazioni produttive risultano maggiormente connesse tra di loro può essere sviluppata ricercando la "complementarietà di specializzazione", realizzabile attraverso le connessioni con altri comparti, quali quello della meccanica (specializzazioni di Verona, Vicenza, Padova, Udine e Pordenone), il "sistema casa" (eccellenze nella produzione di mobili di Treviso, Pordenone e Udine e specializzazione di Padova).

Le specializzazioni di carattere periferico, dove le connessioni sono minori, possono essere invece sviluppate sfruttando quelle tra le proprie specializzazioni e quelle di aree confinanti, determinando così una "continuità di specializzazione" verso le Province limitrofe.



Elaborazione DAR

Complementarietà di specializzazione nelle Province prossime a Venezia

Prendendo in esame quattro “eccellenze” del territorio metropolitano:

**(1) la produzione di velivoli e relativa componentistica:** la presenza di importanti aziende leaders (Aeronavali) caratterizza questi settori che possono essere definiti dei distretti naturali;

**(2) la produzione di apparecchiature di illuminazione:** settore che detiene nel territorio un rilevante numero di aziende con un elevato numero di occupati;

**(3) l'industria delle bevande:** presente nell'area geografica del Portogruarese, che ha saputo valorizzare le sue specificità, legate a un terreno di natura alluvionale ricco di sedimenti di argilla calcarea, producendo una qualità di vino che negli anni si è inserito in una nicchia di mercato verso l'estero, in particolare verso il mercato degli Stati Uniti e della Gran Bretagna;

**(4) la creazione dei prodotti in vetro:** la vetraria muranese è tra le poche forme di artigianato artistico legate al mondo dell'arte e del design, sviluppando collaborazioni con artisti, designers e architetti anche di fama internazionale. Anche questo tipo di settore è orientato a una vendita verso l'estero e verso il turismo. Negli anni si sono susseguite importanti azioni, anche legislative, per sostenere la veridicità della provenienza in un settore che subisce moltissimo il dumping territoriale. Questo comparto va inoltre sostenuto alla luce della necessaria ulteriore implementazione dei propri sistemi di riduzione dell'impatto ambientale e della connessa ricerca tecnologica per la sostituzione delle sostanze utilizzate più inquinanti (Cadmio).

Lo studio rileva che tutte le produzioni (ad eccezione della produzione di velivoli che è concentrata nella sola area di Mestre), evidenziano connessioni con le altre Province venete: a sud con Rovigo per la produzione del vetro, a ovest con Treviso per quanto riguarda le apparecchiature di illuminazione.

Nella produzione vitivinicola, si rilevano infine connessioni con Verona e con Treviso, anche se non c'è immediata continuità territoriale.

Per quanto riguarda invece le seguenti specializzazioni:

**(1) comparto tessile:** comprende aziende specializzate nella fabbricazione di tessuti ma anche nel confezionamento. Molte sono riconosciute a livello nazionale e internazionale nel settore delle confezioni sartoriali. Riconoscimento particolare va riservato inoltre ai famosi merletti di Burano. Il distretto del tessile conta una rete di piccole e medie imprese e di un numero limitato di aziende più grandi che lavorano con i più esigenti mercati internazionali;

**(2) prodotti in cuoio e pelle:** è da segnalare in particolare il settore calzaturiero della Riviera del Brenta che risulta tra i principali fattori di esportazione della Città Metropolitana di Venezia. Secondo i dati ACRIB (Associazione Calzaturifici Riviera del Brenta), il valore delle calzature della Riviera del Brenta rappresenta il 53,2% del fatturato realizzato in Veneto nel 2016 e il 21,6% di quello italiano. Il dato maggiormente interessante è che il 92% della produzione è destinata all'estero. Questo importante risultato è dato da un'alta professionalità, dalla possibilità di unire in un unico territorio tutta la componentistica di settore, dall'aver attratto le più importanti griffes;

**(3) settore metallurgico:** I dati sull'export evidenziano come anche questi settori stiano diventando una voce importante nelle esportazioni;

**(4) cantieristica navale:** assieme a quella aeronautica, con la presenza di importanti aziende leaders (Fincantieri) caratterizza questi settori che possono essere definiti dei distretti naturali;

**(5) produzioni in legno:** ovvero il settore del mobile, con particolare riferimento all'area Piave. Uno degli elementi distintivi del distretto nel suo complesso è sempre stato il deciso orientamento della produzione su scala industriale. Tuttavia questo aspetto è stato messo in discussione negli ultimi anni a causa sia della sfavorevole congiuntura economica sia di un cambiamento strutturale del mercato, che ha portato ad una notevole riduzione della dimensione dei lotti e ad una produzione più di tipo artigianale.

Si riscontrano forti connessioni di prodotto nelle Province confinanti – ad eccezione della cantieristica navale che ha una sua forte specificità nel territorio metropolitano.

Partendo dal comparto tessile, le principali continuità territoriali si verificano a ovest, dove si riscontrano le specializzazioni di Vicenza e Verona nell'entroterra veneto: incrociando questi dati con le specializzazioni di Treviso e Padova nell'abbigliamento, sembrerebbe crearsi una catena del valore di tipo "centro-periferia".

In parziale sovrapposizione con questo segmento produttivo, sempre nelle aree più interne della regione si manifestano i vantaggi comparati di Vicenza, Treviso, Verona e Padova nell'industria dei prodotti in pelle e cuoio (calzaturiera).

Infine, i settori del legno e del metallurgico esibiscono delle rilevanti connessioni "a nord": Treviso mostra l'eccellenza nelle produzioni in legno e una specializzazione nel metallurgico, mentre l'unico collegamento di prodotto di CmVE che valica il perimetro regionale è rintracciabile nell'eccellenza del metallurgico di Udine.

Queste prossimità di specializzazione, anche se non rappresentano una forte opportunità di sviluppo in termini di “gamma” di prodotti, possono – secondo lo studio – rappresentare un volano per lo sviluppo sfruttando le connessioni con tutto il territorio veneto. La continuità territoriale in termini di produzione può essere in grado di dar vita ad una realtà industriale altamente specializzata in un numero elevato di settori merceologici.

In questo contesto, le opportunità di sviluppo evidenziate, appaiono legate alla maturazione di uno spazio di cooperazione tra le unità produttive e il territorio, utile alla creazione di sinergie tra competenze e abilità diffuse e polverizzate, come nelle realtà dei distretti industriali.

**Il sostegno e lo sviluppo di queste aree di vitalità industriale presenti nel nostro territorio, diventa quindi obiettivo dell'intervento pubblico, attraverso politiche di sistema dirette a tessere legami di interesse, opportunità di cooperazione, di condivisione di conoscenze, di esperienze pratiche e operative delle singole unità produttive.**

Secondo l'approccio *place based*, Governo – Ricerca e Imprese rappresentano i tre fattori di spinta dello sviluppo locale. La creazione di reti che uniscano insieme questi tre fattori di sviluppo rappresenta la chiave per un disegno efficiente delle politiche pubbliche.

Si riportano alcuni dati<sup>4</sup> relativi al contesto economico, a supporto delle considerazioni appena svolte.

#### **Le localizzazioni**

Al 31 dicembre 2016 le localizzazioni attive ammontavano a 89.537 unità, composte da 67.899 sedi d'impresa e 21.638 unità locali (stabilimenti, filiali, ecc.). A livello tendenziale il numero di localizzazioni produttive attive metropolitane è aumentato dello 0,5%, pari a 472 unità in più, con un lieve aumento delle sedi d'impresa (+0,2%) associato ad un più consistente aumento delle unità locali diffuso in quasi tutti i settori (+1,5% totale). Sotto il profilo settoriale, gli andamenti negativi più sostenuti hanno coinvolto l'agricoltura (-1,5%) con una contrazione di ben 129 localizzazioni, le costruzioni (-1,3%) e a seguire il comparto della finanza e assicurazioni (-0,9 %).

---

<sup>4</sup> I dati riportati in questa sezione sono tratti da “Cruscotto delta Lagunare. Indicatori dell'economia nelle province di Venezia e Rovigo – anno 2016 n.1/2017”, Ufficio Comunicazione e Statistica della Camera di Commercio Venezia Rovigo Delta Lagunare (2017).

LE LOCALIZZAZIONI (sedi di impresa e unità locali) produttive REGISTRATE  
in provincia di Venezia. Dati al 31/12/2016. Val. ass. e var. % sul IV trim 2015

LE LOCALIZZAZIONI (sedi d'impresa e unità locali) produttive REGISTRATE nell'area Delta-Lagunare, Veneto e Italia. Dati al 31/12/2016, valori ass. e var. % su IV trim 2015

Provincia di Venezia	Valori assoluti				Var. % IV trimestre '16/15					
	Sede	Unità Locali			Sede	Unità Locali			Totale	
		U.L. con sede in PV	U.L. con sede F.PV	totale unità locali		U.L. con sede in PV	U.L. con sede F.PV	totale unità locali		
Attive	67.899	13.143	8.495	21.638	89.537	+0,2	+1,1	+2,1	+1,5	+0,5
Sospese	159	16	7	23	182	+0,6	--	+40,0	+9,5	+1,7
Inattive	5.887	58	100	158	6.045	+3,7	-3,3	-5,7	-4,8	+3,4
con Procedure concorsuali	1.330	70	66	136	1.466	+1,4	-25,5	-8,3	-18,1	-0,8
in Scioglimento o Liquidazione	2.340	254	8	262	2.602	+5,3	-4,5	--	-4,4	+4,2
<b>Totale Provincia di Venezia</b>	<b>77.615</b>	<b>13.541</b>	<b>8.676</b>	<b>22.217</b>	<b>99.832</b>	<b>+0,6</b>	<b>+0,8</b>	<b>+2,0</b>	<b>+1,2</b>	<b>+0,8</b>

LE LOCALIZZAZIONI (sedi di impresa e unità locali) produttive ATTIVE  
in provincia di Venezia. Dati al 30/12/2016. Val. ass. e var. % sul IV trim 2015

Provincia di Venezia	Valori assoluti			Var. % '16/15		
	Sedi d'impresa	Unità locali	Totale localizzazioni	Sedi d'impresa	Unità locali	Totale localizzazioni
<b>Settori di attività economica</b>						
Agricoltura, silvicoltura pesca	7.818	400	8.218	-1,7	+1,3	-1,5
Industria in senso stretto	6.390	2.577	8.967	-0,8	+2,3	+0,1
Costruzioni	10.508	1.406	11.914	-1,3	-1,7	-1,3
Commercio	17.159	7.762	24.921	+0,3	+2,2	+0,9
Trasporti	3.077	961	4.038	--	+4,0	+0,9
Attività dei servizi di alloggio e ristorazione	7.018	3.564	10.582	+2,7	+3,7	+3,0
Finanza e assicurazioni	1.341	932	2.273	+3,1	-6,1	-0,9
Servizi alle imprese	10.301	2.560	12.861	+1,2	+4,7	+1,9
Servizi alle persone	4.268	1.284	5.552	+1,6	+2,9	+1,9
Imprese N.C.	19	192	211	+26,7	-41,6	-38,7
<b>TOTALE Provincia di Venezia</b>	<b>67.899</b>	<b>21.638</b>	<b>89.537</b>	<b>+0,2</b>	<b>+1,5</b>	<b>+0,5</b>
TOTALE Veneto	434.994	100.722	535.716	-0,5	+1,9	-0,0
TOTALE ITALIA	5.145.995	1.129.642	6.275.637	+0,0	+2,2	+0,4

Note: Dati secondo la Classificazione delle Attività Economiche Ateco 2007.

Fonte: elab. CCIAA Venezia Rovigo Delta Lagunare su dati Infocamere - Stock View

Le SEDI d'IMPRESA femminili, giovanili e straniere attive in provincia di Venezia per settore economico. Dati al 31/12/2016

Sezione attività economica	Imprese femminili				Imprese giovanili			
	val. ass.	in % sul tot. imprese	in % su imprese femminili	var. % '16/'15	val. ass.	in % sul tot. imprese	in % su imprese giovanili	var. % '16/'15
Agricoltura e pesca	1.873	24,0	13,7	-3,6	278	3,6	5,1	-3,1
Industria in senso stretto	1.145	17,9	8,4	+1,3	357	5,6	6,6	-0,3
Costruzioni	516	4,9	3,8	+3,4	857	8,2	15,8	-8,7
Commercio	3.916	22,8	28,7	+0,5	1.574	9,2	29,1	-3,1
Trasporti	154	5,0	1,1	+5,5	259	8,4	4,8	-0,8
Attività dei servizi di alloggio e ristorazione	1.832	26,1	13,4	+6,0	755	10,8	14,0	+0,5
Finanza e assicurazioni	241	18,0	1,8	+2,6	172	12,8	3,2	+6,2
Servizi alle imprese	2.079	20,2	15,2	+2,1	660	6,4	12,2	+3,1
Servizi alle persone	1.876	44,0	13,8	+1,1	495	11,6	9,1	+2,9
Imprese N.C.	7	36,8	0,1	+250,0	4	21,1	0,1	--
<b>TOTALE Provincia di Venezia</b>	<b>13.639</b>	<b>20,1</b>	<b>100,0</b>	<b>+1,3</b>	<b>5.411</b>	<b>8,0</b>	<b>100,0</b>	<b>-1,7</b>
TOTALE Veneto	87.699	20,2	--	+0,4	35.635	8,2	--	-3,6
TOTALE Italia	1.158.632	22,5	--	+0,5	534.272	10,4	--	-2,6

Note: Dati secondo la Classificazione delle Attività Economiche Ateco 2007

Fonte: elaborazioni CCIAA Delta Lagunare su dati Infocamere - Stock View

Sezione attività economica	Imprese straniere			
	val. ass.	in % sul tot. imprese	in % su imprese straniere	var. % '16/'15
Agricoltura e pesca	126	1,6	1,8	--
Industria in senso stretto	563	8,8	7,9	+3,9
Costruzioni	1.867	17,8	26,1	+1,6
Commercio	2.356	13,7	32,9	+7,0
Trasporti	208	6,8	2,9	+5,6
Attività dei servizi di alloggio e ristorazione	1.133	16,1	15,8	+10,2
Finanza e assicurazioni	39	2,9	0,5	+11,4
Servizi alle imprese	568	5,5	7,9	+3,6
Servizi alle persone	298	7,0	4,2	+16,9
Imprese N.C.	3	15,8	0,0	--
<b>TOTALE Provincia di Venezia</b>	<b>7.161</b>	<b>10,5</b>	<b>100,0</b>	<b>+5,8</b>
TOTALE Veneto	42.858	9,9	--	+2,6
TOTALE Italia	514.061	10,0	--	+3,3

Per quanto riguarda la provenienza degli imprenditori stranieri attivi nella provincia di Venezia si rileva che l'80,2% è di nazionalità extra-comunitaria: si tratta di 8.166 persone attive. Il rimanente 19,8 % proviene invece da paesi appartenenti alla Comunità Europea. La classifica per nazionalità vede al primo posto la comunità cinese che, con 1.749 persone attive, rappresenta il 17,2% delle imprese straniere. Seguono il Bangladesh (984 persone attive) e la Romania (772 persone attive).

<b>IMPREDITORI attivi in provincia di Venezia per stato di nascita.</b>			
<i>Dati al IV trimestre 2016</i>			
<b>Stato di nascita</b>	<b>Val. Ass.</b>	<b>Comp. %</b>	<b>Var. % 2015/2014</b>
Romania	772	7,6	+2,3
Francia	257	2,5	-0,8
Germania	244	2,4	+0,4
Gran Bretagna	121	1,2	+6,1
Belgio	118	1,2	+1,7
Austria	83	0,8	+7,8
Polonia	63	0,6	+1,6
Croazia	58	0,6	+13,7
Spagna	50	0,5	-7,4
Bulgaria	40	0,4	+2,6
...	...		
<b>Comunitari</b>	<b>2.022</b>	<b>19,8</b>	<b>+1,9</b>
Cina	1.749	17,2	+5,9
Bangladesh	984	9,7	+8,3
Albania	679	6,7	+5,3
Marocco	606	5,9	+2,0
Svizzera	526	5,2	-1,1
Moldavia	380	3,7	+8,3
Macedonia	306	3,0	+3,4
Serbia e Montenegro	279	2,7	+0,0
Nigeria	262	2,6	+27,8
Senegal	196	1,9	+10,1
...	...		
<b>Extra U.E.</b>	<b>8.166</b>	<b>80,2</b>	<b>+5,7</b>
<b>Totale Stranieri</b>	<b>10.188</b>	<b>100,0</b>	<b>+4,9</b>
<b>Totale Italiani</b>	<b>97.218</b>	<b>--</b>	<b>-0,9</b>
<b>n.c.</b>	<b>1.086</b>	<b>--</b>	
<b>Totale</b>	<b>108.492</b>	<b>--</b>	<b>-0,5</b>

*Fonte: elab. CCIAA Delta Lagunare su dati Infocamere - Stock View*

### Un quadro d'insieme su esportazioni e importazioni

Attraverso i dati della Confartigianato, siamo in grado di avere un quadro sull'export manifatturiero del territorio della Città metropolitana di Venezia. Nel corso del 2017 le imprese manifatturiere di CmVE hanno esportato beni per un ammontare complessivo di quasi 4,5 miliardi di euro, contribuendo, in tal modo, alla formazione del 7,5% dell'export regionale.

L'export manifatturiero in Veneto: dati per Provincia<sup>5</sup>  
 Anno 2017. Valori in milioni di euro. Variazione % rispetto anno precedente

	UE 28		EXTRA UE 28		MONDO	
	2017	Var.% rispetto 2016	2017	Var.% rispetto 2016	2017	Var.% rispetto 2016
<b>Belluno</b>	<b>1.918,8</b>	<b>7,6</b>	<b>1.955,5</b>	<b>-4,8</b>	<b>3.874,3</b>	<b>0,9</b>
<b>Padova</b>	<b>5.519,0</b>	<b>4,2</b>	<b>3.755,9</b>	<b>4,1</b>	<b>9.274,9</b>	<b>4,2</b>
<b>Rovigo</b>	<b>896,0</b>	<b>7,1</b>	<b>463,3</b>	<b>10,4</b>	<b>1.359,3</b>	<b>8,2</b>
<b>Treviso</b>	<b>8.356,8</b>	<b>5,4</b>	<b>4.385,6</b>	<b>6,1</b>	<b>12.742,4</b>	<b>5,6</b>
<b>Venezia</b>	<b>2.762,3</b>	<b>6,2</b>	<b>1.732,2</b>	<b>-4,3</b>	<b>4.494,5</b>	<b>1,9</b>
<b>Verona</b>	<b>6.502,6</b>	<b>7,3</b>	<b>3.802,6</b>	<b>6,5</b>	<b>10.305,2</b>	<b>7,0</b>
<b>Vicenza</b>	<b>9.392,3</b>	<b>6,2</b>	<b>8.144,0</b>	<b>5,0</b>	<b>17.536,3</b>	<b>5,6</b>
<b>VENETO</b>	<b>35.347,8</b>	<b>6,0</b>	<b>24.239,1</b>	<b>3,8</b>	<b>59.587,4</b>	<b>5,1</b>

Elaborazione Ufficio Studi Confartigianato Imprese Veneto su dati Istat

<sup>5</sup> I dati sulle esportazioni manifatturiere riportati in questa sezione sono tratti da "L'export manifatturiero veneto nel 2017", Ufficio Studi Confartigianato Imprese Veneto (2018).

Rispetto al 2016, le esportazioni metropolitane sono aumentate del +1,9%, mentre la crescita a livello veneto è stata del +5,1% e a livello nazionale del +7,4%. Questo dato è dovuto alla notevole riduzione delle esportazioni nei paesi Extra UE, che, rispetto al 2016 hanno avuto una flessione del -4,3%. In particolare il calo delle vendite è stato registrato in Russia, Giappone e Stati Uniti. Colpisce soprattutto il paese sovietico, che, in forte controtendenza rispetto al totale regionale che vede un aumento del +12,7%, cala per CmVE del -41,7%. Un'altra tendenza che differenzia CmVE dal resto della regione è che la Francia è il paese dove Venezia esporta di più mentre, nel dato complessivo regionale, è prima assoluta la Germania, con distacchi notevoli rispetto agli altri paesi.

#### Export di prodotti manifatturieri dalla provincia di VENEZIA nei primi 10 Paesi UE28 e Extra UE28

Anno 2017. Dati in milioni di euro. Var. ass. e var. % su 2016

Paesi	2016	2017	%	var. ass. rispetto 2016	var. % rispetto 2016
<b>UE28</b>					
Francia	504,4	573,1	12,8	68,7	13,6
Germania	579,3	567,0	12,6	-12,2	-2,1
Austria	249,9	306,4	6,8	56,4	22,6
Regno Unito	216,1	212,3	4,7	-3,7	-1,7
Spagna	150,1	164,7	3,7	14,6	9,7
Belgio	134,2	117,8	2,6	-16,4	-12,2
Polonia	96,9	107,9	2,4	11,0	11,4
Irlanda	89,0	91,3	2,0	2,3	2,5
Paesi Bassi	83,1	84,0	1,9	0,9	1,0
Ungheria	57,9	58,3	1,3	0,4	0,7
Totale primi 10 Paesi UE28	2.160,8	2.282,7	50,8	121,9	5,6
Altri Paesi UE28	440	480	10,7	39,6	9,0
<b>Totale UE28</b>	<b>2.600,9</b>	<b>2.762,3</b>	<b>61,5</b>	<b>161,5</b>	<b>6,2</b>
<b>EXTRA UE28</b>					
Stati Uniti	362,4	340,1	7,6	-22,3	-6,1
Svizzera	194,4	197,3	4,4	2,9	1,5
Cina	97,4	96,1	2,1	-1,4	-1,4
Canada	68,1	80,9	1,8	12,8	18,8
Russia	94,7	55,2	1,2	-39,5	-41,7
Giappone	66,0	54,8	1,2	-11,3	-17,1
Hong Kong	49,4	52,2	1,2	2,8	5,7
Corea del Sud	42,1	52,1	1,2	10,1	23,9
Australia	40,8	46,9	1,0	6,0	14,8
Emirati Arabi Uniti	27,1	42,4	0,9	15,3	56,3
Totale primi 10 Paesi Extra UE28	1.042,5	1.018,0	22,6	-24,6	-2,4
Altri Paesi Extra UE28	767,1	714,3	15,9	-52,8	-6,9
<b>Totale Extra UE28</b>	<b>1.809,6</b>	<b>1.732,2</b>	<b>38,5</b>	<b>-77,4</b>	<b>-4,3</b>
<b>Totale MONDO</b>	<b>4.410,4</b>	<b>4.494,6</b>	<b>100,0</b>	<b>84,1</b>	<b>1,9</b>

Elaborazione Ufficio Studi Confartigianato Imprese Veneto su dati Istat

Le importazioni del territorio della Città metropolitana di Venezia (quasi 5,7 miliardi di euro), che rappresentano il 12,4% dell'import del Veneto, segnano un cambio di rotta dopo la diminuzione del 12,1% tra 2013 e 2014, con un incremento del +11,8% rispetto al 2016 (+8,4% Veneto; +9% Italia). Nel periodo osservato la dinamica dell'interscambio commerciale provinciale (importazioni che si presentano ancora superiori alle esportazioni) si traduce in un saldo passivo di 979 milioni di euro. La ripresa sia delle importazioni che delle esportazioni nei settori manifatturieri dà segnali positivi rispetto alla ripresa dell'economia locale.

#### Interscambio commerciale in valore Venezia I-IV trimestre 2017

(Valori in Euro, dati cumulati)						
Pseudo-sottosezioni	IMP2015	IMP2016	IMP2017	EXP2015	EXP2016	EXP2017
AA-Prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca	344.598.790	367.693.811	381.301.272	72.934.019	66.556.477	68.718.199
BB-Prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere	63.910.106	58.610.147	54.442.598	3.601.767	2.164.872	7.943.128
CA-Prodotti alimentari, bevande e tabacco	524.579.402	560.515.624	651.594.576	487.043.668	575.839.347	598.482.863
CB-Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori	890.242.614	973.571.826	1.005.311.149	731.738.545	765.799.178	875.479.216
CC-Legno e prodotti in legno; carta e stampa	142.140.924	146.731.239	148.021.574	65.381.515	78.985.889	83.940.853
CD-Coke e prodotti petroliferi raffinati	781.931.391	941.076.586	1.124.819.355	138.485.384	143.615.521	178.729.859
CE-Sostanze e prodotti chimici	624.917.536	586.094.844	641.366.448	298.509.786	295.429.300	264.599.012
CF-Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici	16.475.513	13.899.981	15.360.367	18.408.790	22.808.947	15.823.652
CG-Articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	200.314.871	203.271.952	217.849.761	268.101.515	272.226.863	297.968.794

CH-Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti	403.009.550	376.661.445	498.878.481	564.405.981	545.936.737	585.701.478
CI-Computer, apparecchi elettronici e ottici	87.857.890	78.201.419	93.770.668	50.443.796	50.843.831	56.717.567
CJ-Apparecchi elettrici	99.108.792	106.546.369	118.472.209	365.236.836	391.593.202	421.854.480
CK-Macchinari e apparecchi n.c.a.	215.476.459	196.049.520	250.893.848	578.220.464	649.161.969	610.911.519
CL-Mezzi di trasporto	359.991.246	321.481.774	302.913.372	437.112.148	411.130.052	297.346.018
CM-Prodotti delle altre attività manifatturiere	87.931.381	87.425.741	97.163.632	180.059.351	207.074.246	207.029.348
DD-Energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	86	0	0	0	0	0
EE-Prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento	72.816.555	50.656.770	50.980.335	19.198.974	21.763.323	23.267.768
JA-Prodotti dell'editoria e audiovisivi; prodotti delle attività radiotelevisive	2.916.142	2.485.870	2.460.404	26.085.232	24.299.494	22.923.995
MC-Prodotti delle altre attività professionali, scientifiche e tecniche	135	2.960	0	3.130	57.463	8.400
RR-Prodotti delle attività artistiche, di intrattenimento e divertimento	3.343.254	5.877.261	20.239.794	28.333.819	33.055.551	32.663.404
VV-Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte, merci varie	510.159	564.507	917.364	58.011.989	37.007.627	48.120.347
<b>Totale</b>	<b>4.922.072.796</b>	<b>5.077.419.646</b>	<b>5.676.757.207</b>	<b>4.391.316.709</b>	<b>4.595.349.889</b>	<b>4.698.229.900</b>

Fonte: Istat

Tra i comparti che più caratterizzano l'export della Città metropolitana di Venezia, al primo posto troviamo il fashion: prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori con un valore di oltre 875 milioni di euro, costituiscono il 18,6% dell'export provinciale totale. All'interno del settore, si registrano aumenti della voce "calzature" (prima voce merceologica di esportazione) i cui flussi in uscita ammontano a oltre 478 milioni di euro (+9,6%).

A seguire, troviamo il comparto dei macchinari e apparecchi n.c.a. che, con quasi 611 milioni di euro esportati, incide per il 13% sul totale registrando però una contrazione di un -6% su base annua. All'interno del comparto invece, il settore delle "altre macchine per impieghi speciali" aumenta del +5,2% e quello delle "macchine di impiego generale" segna un + 51,4% su base annua.

Positivo, inoltre, l'andamento delle esportazioni del comparto alimentare (+3,9%). All'interno del settore si segnala che la voce "bevande" (seconda voce merceologica di esportazione) cresce del +10,2%, attestandosi a 361 milioni di euro. L'export di metalli di base e prodotti in metallo realizza un +7,3 %, con i metalli di base preziosi e altri metalli non ferrosi in aumento del +11,6%.

Seguono gli apparecchi elettrici che, con oltre 420 milioni di euro esportati (+7,7% rispetto al 2016), hanno inciso per il 9% dell'export provinciale. All'interno del comparto le esportazioni della voce "motori, generatori e trasformatori elettrici..." (al quinto posto tra le merci esportate), segnano un +15,5% per un controvalore di oltre 234 milioni di euro.

### Punti di forza

I punti di forza di un territorio sono un elemento essenziale per definire le strategie del Piano. Tra quelli più rilevanti del territorio metropolitano, possiamo annoverare:

- **il brand di Venezia e una sua definizione che identifichi e promuova l'identità metropolitana.** Il nome di Venezia è senza dubbio un valore aggiunto non soltanto per la sua diffusione planetaria, ma perché viene spesso associato a suggestioni positive come bellezza, unicità, arte e stupore. Questo elemento già oggi può diventare trainante estendendo tali suggestioni a tutti i prodotti e alle aziende del territorio. Le potenzialità di questo punto di forza sono legate alla necessità che tutta l'area metropolitana venga percepita come un "unicum", senza mettere in discussione le peculiarità dei singoli, per favorire la riconoscibilità di un intero territorio all'estero;
- Venezia come **natural gateway**. Grazie alla sua posizione geografica Venezia è la porta di accesso privilegiata per una vasta area dell'Europa Centrale, che comprende, tra l'altro, il Nord Est dell'Italia, l'Austria, la Baviera e l'Europa Orientale, dove si trovano i mercati più dinamici dell'Unione Europea. Venezia è situata fra tre virtuali corridoi di trasporto europei:
  - il corridoio Scandinavo - Mediterraneo;
  - il corridoio Mediterraneo;
  - il corridoio Baltico - Adriatico;
  - la via della Seta.
- La posizione geografica è valorizzata da importanti asset come Porto, Aeroporto e una rete di infrastrutture ferroviarie e viarie uniche nel panorama nazionale che rende competitivo il nostro tessuto economico.
- CmVE ha di fronte a sé importanti scadenze che vanno colte per rilanciare

il ruolo internazionale, in particolare: la stesura del nuovo Piano Regolatore Portuale, il Master Plan Aeroportuale, l'opportunità data dal rilancio di Porto Marghera, con estensione della Zona Franca e/o istituzione di una Zona Economica Speciale.

- **Essere un territorio attrattivo** e un territorio con potenzialità di internazionalizzazione. L'area metropolitana di Venezia rappresenta oltre il 50% delle presenze in Veneto, prima regione "per numeri" nel turismo. Questo elemento diventa una condizione ottimale per le imprese straniere interessate ad insediarsi nel territorio veneziano, in grado di portare nuovi capitali, nuove tecnologie utili non solo per far crescere l'economia dell'area metropolitana veneziana ma anche per migliorare le potenzialità da parte delle imprese di affacciarsi verso l'estero.
- **Lo stretto legame che si è instaurato in alcuni distretti fra imprese e territorio.** I casi più rappresentativi sono il settore calzaturiero nella Riviera del Brenta, il Vetro di Murano e il Merletto di Burano. In questi specifici settori è un intero territorio a riconoscersi in una produzione, facendo legare il prodotto a un territorio riconosciuto all'estero. Non è un caso che proprio in queste aree esistono anche scuole specializzate uniche in Italia (Politecnico Calzaturiero, Scuola del Vetro) e ci sia un riconoscimento delle produzioni che proviene oltre che dalle Istituzioni anche dagli stessi cittadini. Un legame che possiamo definire come una delle principali caratteristiche della Responsabilità Sociale d'Impresa.
- **Porto Marghera**, una delle più grandi zone industriali costiere d'Europa, si estende su una superficie complessiva di oltre 2.200 ettari dei quali circa 1.400 occupati da attività industriali, commerciali e terziarie, circa 350 occupati da canali navigabili e bacini, 130 riservati al porto commerciale e il restante suolo occupato da infrastrutture stradali, ferroviarie, servizi, ecc. (40 km di strade interne, 135 km di binari ferroviari, 18 km di canali portuali e circa 40 occupati da aree demaniali). Il polo industriale veneziano ha vissuto nell'ultimo decennio una profonda trasformazione con numerosi processi di ristrutturazione e riconversione produttiva, ma anche pesanti crisi accompagnate da dismissioni di impianti produttivi. Ancora oggi sono comunque insediate importanti multinazionali che esportano in tutto il mondo in particolare nei settori: chimica, alluminio, alimentari, vetro industriale, zinco. La straordinaria dotazione di infrastrutture fa di Porto Marghera un luogo dalle straordinarie potenzialità per insediare imprese che possono contribuire ad aumentare l'export.

Le caratteristiche produttive, di mobilità e demografiche di questo territorio portano alla riflessione che lo stesso OCSE aveva sottolineato nel 2010: **la Città metropolitana di Venezia, per affrontare a pieno le sfide a cui è chiamata, deve rivedere i propri confini. Tanto che già in quel rapporto si parlava di area metropolitana di Venezia o città-regione di Venezia, definita come la totalità delle province di Venezia, Padova e Treviso.**

## Paragrafo 2.6 TURISMO, CULTURA E PROMOZIONE DEL TERRITORIO

### Contesto turistico nazionale

Il settore turistico rappresenta una risorsa economica fondamentale per il nostro territorio. Un'analisi di 570.000 post in lingua inglese pubblicati sui social media<sup>6</sup> da persone che sono state in vacanza in Italia (primavera 2014) ha verificato che, mettendo al centro la parola "Italia", i termini legati all'esperienza di viaggio maggiormente vicini sono stati: hotel, viaggio, biglietto, Venezia, tempo, cose da fare, cibo, Roma e Firenze. Emerge quindi come turismo, cultura e mobilità sostenibile siano tutte componenti di un unico quadro.

A livello nazionale, il settore turistico ha continuato a registrare risultati positivi: nel 2017 le spese dei viaggiatori stranieri in Italia hanno raggiunto i 39.155 milioni di euro (pari al 2,3% del PIL), con un aumento del 7,7% rispetto al 2016. Tale tasso di crescita risulta superiore rispetto a quello registrato nel triennio precedente (crescita media del 3,2%). La provincia italiana con il maggior afflusso di entrate valutarie turistiche dall'estero si conferma Roma (6.743 mln), che ha segnato una crescita del 20,3% rispetto al precedente anno, mentre Venezia si attesta al secondo posto con incrementi del 19,4%, seguita da Napoli con un aumento del 17,8%. Considerando i paesi di origine, aumentano i flussi di spesa provenienti sia dai paesi dell'Unione Europea (+10,0%), che extra-UE (+4,6%). La Germania si conferma la nazione che alimenta le maggiori entrate per turismo in Italia (16,7 % del totale), con un aumento del 14,7 % rispetto al 2016. In crescita anche i flussi di spesa dalla Francia (+6,9%), dal Regno Unito (+4,5%), dalla Svizzera (+6,1%); in lieve contrazione quelli provenienti dagli Stati Uniti (-1,7%), che comunque, in valore assoluto, si conferma al secondo posto<sup>7</sup>. Nel contesto internazionale, l'Italia ha un ranking che la vede all'ottavo posto per competitività del settore turistico, al 26<sup>esimo</sup> posto per le infrastrutture di trasporto aereo e al 32<sup>esimo</sup> per le infrastrutture terrestri e portuali<sup>8</sup>.

**Migliorare questo ranking, poco performante rispetto alla lusinghiera domanda di turismo, si pone come obiettivo strategico generale/italiano e particolare/metropolitano.**

La ricchezza alimentata dai valori di spesa turistica rimane tuttavia polarizzata in 5 regioni: Lazio, Lombardia, Veneto, Toscana e Campania, che concentrano il 65,9% della spesa dei turisti internazionali. Il numero complessivo di viaggi con pernottamento effettuati invece dai residenti in Italia nel 2017 è stimato in 66 milioni e 347 mila, in leggera crescita rispetto al 2016, a seguito di un aumento dei viaggi per vacanza (+1,3 milioni) e una netta diminuzione dei viaggi di lavoro (-1 milione). Nel 2017 cresce il numero di turisti: in media, in un trimestre, ha viaggiato il 21,8% dei residenti, contro il 19,2% del 2016.

---

6 Report on the perception of the touristic side of Italy, semantic analysis of English posts published on social media, Sociometrica/Expert System, dited by Antonio Preiti, Tecnologia Semantica Cogito © Expert System.

7 Dati tratti dalla XVIII Conferenza "L'Italia e il turismo internazionale", 10 maggio 2018, organizzata da CISET, Università Ca' Foscari sulla base dei risultati della Banca d'Italia.

8 Dati tratti da "Viaggiare in Italia - Piano Straordinario della mobilità Turistica", a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2017.

L'auto rimane il mezzo di trasporto più utilizzato per viaggiare (61,4% dei viaggi), soprattutto per le vacanze brevi (66,3%). Seguono aereo (18,6%) e treno (9,8%)<sup>9</sup>.

La permanenza media dei turisti è pari a 3,5 giorni, valore stabile da circa un decennio. L'accoglienza si conferma quindi uno dei punti di forza del made in Italy. Nel periodo 2007-2017 ha contribuito per il 60% al saldo della bilancia commerciale riferito alle quattro A del made in Italy. Infatti su un totale di 216 miliardi di euro, il turismo/accoglienza ne ha generati 128 miliardi, l'abbigliamento 95 miliardi, l'arredamento 75 miliardi, mentre l'apporto dell'agroalimentare è stato negativo per 82 miliardi di euro<sup>10</sup>.

Per consolidare questo trend, è necessario ripensare al modello di offerta turistica italiana ponendo al centro il concetto di qualità e, contemporaneamente, valorizzando l'immenso e articolato patrimonio materiale e immateriale che il nostro Paese può offrire. La qualità dei servizi, la mobilità e l'accessibilità delle città d'arte e dei luoghi turistici, oltre a valorizzare l'immagine e il patrimonio culturale e paesaggistico del Paese, possono avere quindi un ruolo determinante per il rilancio dell'economia nazionale.

### **Contesto turistico metropolitano**

Il recente orientamento normativo regionale in materia turistica è volto al riappropriarsi delle funzioni che negli anni erano state prima delegate e poi trasferite alle Province. CmVE pertanto non esercita più direttamente funzioni di carattere amministrativo in tale materia. Tuttavia, vista l'importanza e la strategicità del tema per il territorio, è importante che l'ente, nell'esercizio delle proprie funzioni fondamentali in materia di promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale, mantenga comunque un ruolo attivo.

L'area metropolitana attualmente è organizzata in 6 OGD (Organizzazioni di Gestione della Destinazione) organismi costituiti a livello territoriale, ai sensi dell'art. 9 della l.r. n. 11/2013 "Sviluppo e sostenibilità del turismo veneto", da soggetti pubblici e privati per la gestione integrata delle destinazioni turistiche del Veneto e la realizzazione unitaria delle funzioni di informazione, accoglienza turistica, promozione e commercializzazione dell'offerta turistica di ciascuna destinazione. Le OGD presenti nel territorio metropolitano attualmente sono sei: Bibione e San Michele al Tagliamento, Cavallino-Treporti, Caorle DMO, Jesolo - Eraclea, Chioggia: storia, mare e laguna, Riviera del Brenta e Terra dei Tiepolo.

Tali organizzazioni, essendo di recente costituzione, dovranno consolidare nel tempo un modo di operare e delle strategie, che, in modo coordinato, riescano a valorizzare e a promuovere nel suo complesso il territorio metropolitano, che comunque a livello turistico presenta dei buoni risultati.

---

<sup>9</sup> Fonte ISTAT "Viaggi e vacanze in Italia e all'estero".

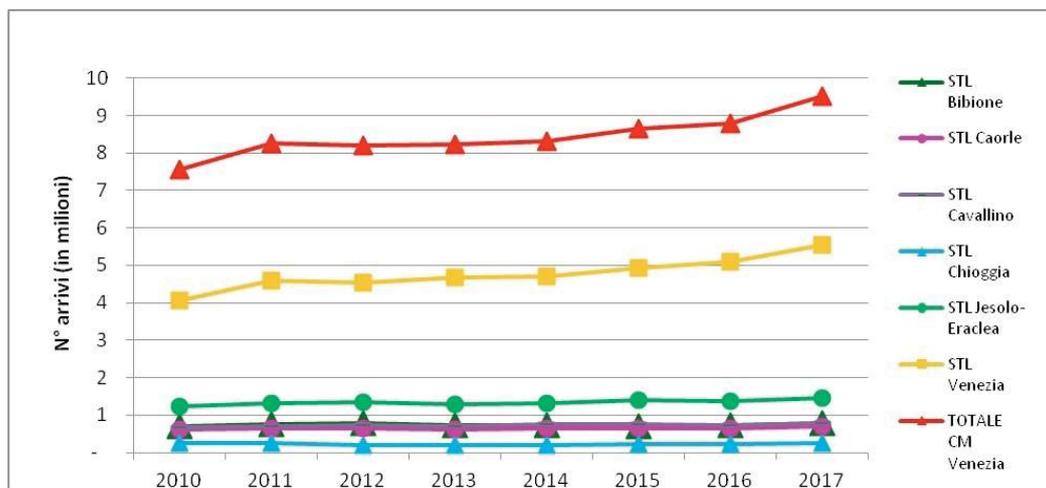
<sup>10</sup> Tratto da "Il valore del turismo in Italia", Cernobbio 24 marzo 2018 a cura di Confcommercio e Confturismo.

Infatti, analizzando la nostra dimensione metropolitana, come si può vedere dalla tabella e dai grafici sotto riportati, è emerso come dal 2010 al 2017 l'andamento medio di arrivi sia incrementato in percentuale del 26%, con punte del 36% per quanto riguarda il Sistema turistico locale (STL) di Venezia e decresciuto dell'1% per quanto riguarda il STL di Chioggia. Parallelamente le presenze medie dell'area metropolitana registrano un incremento percentuale del 11% con punte positive del STL di Venezia del 37% e punte negative del STL di Chioggia del 32%. Il turismo straniero è comunque in aumento rispetto a quello italiano, ma, anche a livello metropolitano, si registra la tendenza a ridurre i tempi di permanenza nelle località turistiche.

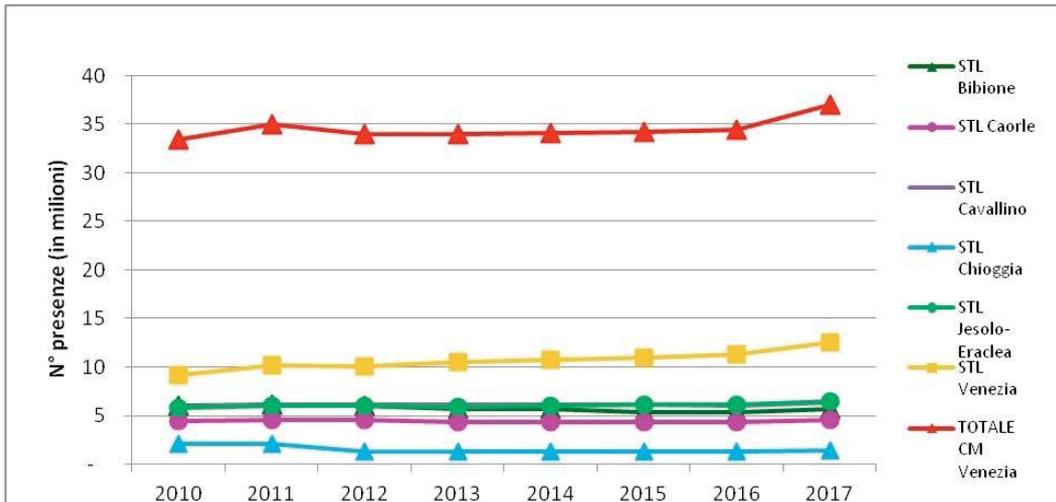
ARRIVI E PRESENZE AREA METROPOLITANA 2010-2017 *							
STL	TIPOLOGIA STRUTTURA RICETTIVA	ARRIVI			PRESENZE		
		2010	2017	DIFFERENZA	2010	2017	DIFFERENZA
STL BIBIONE	ALBERGHIERI	185.502	252.063	36%	997.742	1.268.678	27%
	COMPLEMENTARI	525.473	529.439	1%	5.002.817	4.453.513	-11%
	<b>TOTALE</b>	<b>710.975</b>	<b>781.502</b>	<b>10%</b>	<b>6.000.559</b>	<b>5.722.191</b>	<b>-5%</b>
STL CAORLE	ALBERGHIERI	260.750	283.416	9%	1.236.956	1.277.366	3%
	COMPLEMENTARI	355.584	404.159	14%	3.199.924	3.256.197	2%
	<b>TOTALE</b>	<b>616.334</b>	<b>687.575</b>	<b>12%</b>	<b>4.436.880</b>	<b>4.533.563</b>	<b>2%</b>
STL CAVALLINO	ALBERGHIERI	38.641	44.825	16%	150.633	164.457	9%
	COMPLEMENTARI	636.496	732.216	15%	5.754.973	6.145.809	7%
	<b>TOTALE</b>	<b>675.137</b>	<b>777.041</b>	<b>15%</b>	<b>5.905.606</b>	<b>6.310.266</b>	<b>7%</b>
STL CHIOGGIA	ALBERGHIERI	91.951	117.479	28%	366.301	413.378	13%
	COMPLEMENTARI	165.684	138.645	-16%	1.746.683	1.027.298	-41%
	<b>TOTALE</b>	<b>257.635</b>	<b>256.124</b>	<b>-1%</b>	<b>2.112.984</b>	<b>1.440.676</b>	<b>-32%</b>
STL JESOLO-ERACLEA	ALBERGHIERI	991.890	1.180.261	19%	3.779.985	4.199.979	11%
	COMPLEMENTARI	239.419	284.268	19%	2.020.417	2.291.770	13%

	<b>TOTALE</b>	<b>1.231.309</b>	<b>1.464.529</b>	<b>19%</b>	<b>5.800.402</b>	<b>6.491.749</b>	<b>12%</b>
STL VENEZIA	ALBERGHIERI	3.365.840	4.172.459	24%	7.088.495	8.650.632	22%
	COMPLEMENTARI	690.084	1.361.704	97%	2.055.132	3.893.377	89%
	<b>TOTALE</b>	<b>4.055.924</b>	<b>5.534.163</b>	<b>36%</b>	<b>9.143.627</b>	<b>12.544.009</b>	<b>37%</b>
TOTALE CM VENEZIA	ALBERGHIERI	4.934.574	6.050.503	23%	13.620.112	15.974.490	17%
	COMPLEMENTARI	2.612.740	3.450.431	32%	19.779.946	21.067.964	7%
	<b>TOTALE</b>	<b>7.547.314</b>	<b>9.500.934</b>	<b>26%</b>	<b>33.400.058</b>	<b>37.042.454</b>	<b>11%</b>
	<b>TOTALE DI CUI ITALIANI</b>	<b>2.091.596</b>	<b>2.242.905</b>	<b>7%</b>	<b>11.148.607</b>	<b>9.565.379</b>	<b>-14%</b>
	<b>TOTALE DI CUI STRANIERI</b>	<b>5.455.718</b>	<b>7.258.029</b>	<b>33%</b>	<b>22.251.451</b>	<b>27.477.075</b>	<b>23%</b>

\* fonte dei dati: U.O. Sistema Statistico Regionale della Regione Veneto



Andamento temporale degli arrivi dal 2010 al 2017 con riferimento ai Sistemi Turistici Locali dell'area metropolitana (fonte dei dati: U.O. Sistema Statistico Regionale della Regione Veneto)



Andamento temporale delle presenze dal 2010 al 2017 con riferimento ai Sistemi Turistici Locali dell'area metropolitana (fonte dei dati: U.O. Sistema Statistico Regionale della Regione Veneto)



Arrivi turistici nell'area metropolitana di Venezia (elaborazione Regione del Veneto)

Dall'elaborazione sopra riportata, emerge che la permanenza media dei turisti nell'area metropolitana di Venezia sia pari a 3,9 giorni, con una permanenza media dei turisti italiani (4,3 giorni) superiore a quella degli stranieri (3,8 giorni) e comunque superiore alla media nazionale.

Venezia rappresenta quindi un polo di attrazione turistico molto forte, ne è conferma altresì il fatto che la Regione Veneto abbia recentemente modificato il marchio di promozione territoriale della Regione Veneto da **“Veneto tra terra e cielo”** a **“Veneto the land of Venice”**, proprio per il fatto che il Veneto è un riferimento geografico molto meno noto di Venezia.

Tuttavia, un aspetto critico è quello ormai ben noto della gestione dei flussi turistici legata alla capacità di carico di tipo turistico della città. Le azioni da programmare vanno orientate alla conoscenza dei visitatori, alla profilazione dei turisti, all'acquisizione di sempre maggiori informazioni utili a gestire i picchi di visitatori, ad approntare strategie territoriali e di monitoraggio, avviando un sistema di incentivazione della prenotazione del viaggio a Venezia sin dalla sua ideazione. Queste azioni, sono tra l'altro in linea con gli impegni assunti dalla città, per rispettare le indicazioni del Comitato del Patrimonio Mondiale dell'Unesco; la salvaguardia del centro storico di Venezia passa infatti anche per la delocalizzazione dei flussi turistici nel resto dell'area metropolitana, che presenta opportunità e attrattive che possono essere ulteriormente valorizzate.

Emerge pertanto come il turismo abbia delle potenzialità ancora inesprese e possa contribuire alla gestione durevole e sostenibile delle risorse culturali e naturali e a produrre benessere economico e sociale dei propri territori.

È necessario però rinnovare i modelli di offerta turistica in direzione della sostenibilità, dell'innovazione digitale, della flessibilità intesa come adattamento alle nuove tendenze della domanda e della qualità dell'accoglienza, prevedendo un efficace sistema di prenotazione.

Va posta altresì l'attenzione anche sul concetto di mobilità turistica, funzionale a spostarsi lungo la rete dei luoghi del turismo, in quanto è essa stessa esperienza turistica. Non va dimenticato che le formule di mobilità eco-compatibile sono particolarmente apprezzate dalle nuove generazioni, soprattutto dai “Millennials”.

A partire dalla meta, la progettazione dell'offerta di mobilità turistica passa dalla componente hard dell'infrastruttura fisica e digitale, a quella soft dei servizi integrati al turismo. L'esperienza di viaggio comprende quindi la fruizione del sito turistico e lo spostamento ad esso collegato. Pertanto esperienza di viaggio, sostenibilità e valorizzazione sono le tre leve che vanno sempre considerate in un'ottica di progettazione integrata<sup>11</sup>.

Anche le esperienze di visita dovranno essere connotate da un carattere di unicità e autenticità, attraverso la proposta di nuovi prodotti turistici e il miglioramento di quelli già maturi e trainanti (ad es. il balneare) con la valorizzazione della specificità e l'identità di ciascun paesaggio. In tal modo è possibile promuovere anche le produzioni di beni esclusivi e distintivi, ad alto valore aggiun-

---

<sup>11</sup> Tratto da “Viaggiare in Italia – Piano Straordinario della mobilità Turistica”, cit.

to e difficilmente imitabili, di tipo agroalimentare, artigianale, manifatturiero e dei servizi turistici legati alle varie destinazioni.

Considerato che la domanda in questi ultimi anni si è molto diversificata, l'offerta delle destinazioni turistiche parallelamente deve includere nuovi tematismi (cicloturismo, vie e cammini, turismo all'aria aperta, itinerari enogastronomici, culturali, musicali, letterari...) e nuove esperienze di fruizione turistica, con attenzione al turismo emozionale. Il punto di partenza è quello di attivare un'offerta complementare, integrata e ampliata rispetto alle grandi destinazioni (come le maggiori città) e ai principali prodotti turistici (come il balneare, l'open air, il congressuale, il termale, l'enogastronomico) per far conoscere poi l'enorme patrimonio storico, artistico e paesaggistico diffuso nel territorio.

Vanno pertanto valorizzate le seguenti tipologie di offerta:

- turismo legato alla natura, segmento cui afferisce una vasta platea di viaggiatori accomunati dalla volontà di realizzare un'esperienza di vacanza che consenta di integrare più aspetti - natura, tradizione, cultura, bellezze paesaggistiche, enogastronomia - in un tempo e in un territorio relativamente ridotti;
- turismo culturale, segmento in cui i Musei potranno svolgere un ruolo di "cerniera" con i territori circostanti e proporsi come spazi di produzione di nuova cultura<sup>12</sup> in cui viene incoraggiato un ruolo attivo dei visitatori.

### **Contesto culturale nazionale**

L'importante collegamento che il settore culturale produce con il turismo creando il binomio "cultura-turismo", evidenzia come la presenza di un patrimonio storico inestimabile e di una fiorente attività culturale eserciti un fattore attrattivo nei confronti della domanda di viaggi e vacanze.

In linea con questo approccio, ogni anno, questa capacità è quantificata attraverso la stima del valore della spesa turistica attivata dal Sistema Produttivo Culturale e Creativo.

Tale quantificazione nel 2017 registra un valore pari a 30,9 miliardi di euro, pari al 38,1% della spesa turistica complessiva; in costante crescita e, rispetto al 2016 aumentata di due decimi di punto.

Considerando la porzione di spesa attivata dall'industria culturale, è possibile osservare il variare della sua distribuzione nei comuni italiani, in base alla loro classe demografica. Nella classe più piccola (fino a 500 abitanti), la quota di spesa turistica attivata sul totale di quella comunale è pari al 46,1%, otto punti percentuali in più rispetto alla media della totalità dei comuni (38,1%). Nei Comuni con più di duemila abitanti si registra una quota di turismo culturale superiore o pari all'incirca alla media nazionale.

Mentre appare evidente come i comuni a trazione turistica culturale siano sia le grandi realtà metropolitane, dove si addensa il patrimonio storico artistico del Paese, in cui l'apporto della spesa turistica attivata dalla filiera raggiunge il 50,2 %, sia alcuni piccoli centri a connotazione rurale, che fanno del binomio paesaggio e storia l'asse portante dell'attrazione culturale di turisti.

---

<sup>12</sup> Tratto da PST 2017-2022, cit.

<b>SPESA TURISTICA ATTIVATA DAL SISTEMA PRODUTTIVO CULTURALE E CREATIVO PER REGIONI</b>			
<i>Anno 2017 (valori assoluti in milioni di euro e incidenze percentuali)</i>			
<b>Regioni</b>	<b>SPESA ATTIVATA DALL' INDUSTRIA CULTURA</b>		
	<i>valori assoluti (milioni di euro)</i>	<i>Incidenze % sul totale nazionale</i>	<i>incidenze % sul totale della spesa turistica</i>
Friuli Venezia Giulia	865,6	2,8	51,8
Marche	1.011,4	3,3	51,6
Lazio	3.604,0	11,7	50,9
Piemonte	2.069,5	6,7	48,8
Lombardia	3.910,1	12,7	47,6
Veneto	<b>3.627,2</b>	<b>11,7</b>	<b>41,3</b>
Basilicata	209,8	0,7	38,3
Toscana	2.665,8	8,6	38,4
Abruzzo	700,3	2,3	37,5
Umbria	309,0	1,0	37,2
Emilia Romagna	2.882,9	9,3	37,0
Molise	117,7	0,4	34,3
Puglia	1.194,8	3,9	34,0
Calabria	1.109,4	3,6	33,7
Campania	1.245,0	4,0	30,3
Liguria	1.088,0	3,5	29,4
Sicilia	1.530,4	5,0	27,1
Trentino Alto Adige	1.880,0	6,1	27,2
Valle d'Aosta	213,4	0,7	24,1
Sardegna	664,3	2,1	23,4
<i>Nord-Ovest</i>	<i>7.281,1</i>	<i>23,6</i>	<i>42,7</i>
<i>Nord-Est</i>	<i>9.255,7</i>	<i>30,0</i>	<i>36,8</i>
<i>Centro</i>	<i>7.590,2</i>	<i>24,6</i>	<i>45,2</i>
<i>Mezzogiorno</i>	<i>6.771,7</i>	<i>21,9</i>	<i>30,6</i>
<b>ITALIA</b>	<b>30.898,7</b>	<b>100,0</b>	<b>38,1</b>

Fonte: Unioncamere, Fondazione Symbola, 2018

Il Nord Est si conferma quindi anche per il 2017 il polo maggiormente attrattivo di quota di spesa turistica attivata dal Sistema Produttivo Culturale e Creativo con il 30,0%. Mentre il Centro Italia si conferma come il polo più attrattivo per l'incidenza della cultura sulla spesa turistica complessiva con il 45,2%, rispetto al 38,1% della media nazionale, il sud invece presenta margini di miglioramento con il suo 30,6%. Analizzando i dati regionali, spicca il Friuli Venezia Giulia, con una quota di spesa turistica attribuibile all'attivazione culturale che arriva al 51,8% nel 2017, mentre Lombardia e Veneto e Lazio presentano la più elevata spesa in valore assoluto attivata dal Sistema Produttivo Culturale e Creativo (rispettivamente, circa 3,9 miliardi e 3,6 miliardi di euro) e l'incidenza più alta di quest'ultima sul totale nazionale (12,7% e 11,7%).

La spesa attivata dal Sistema Produttivo Culturale e Creativo varia molto anche in base alla tipologia di comuni considerata. In linea con le aspettative, le città d'arte presentano una spesa attivata dall'industria culturale complessiva di oltre 8 miliardi di euro, pari al 25,9% sul totale nazionale e al 45,3% sul totale della spesa turistica, valore molto superiore alla soglia nazionale del 38,1% e in crescita del 2,7% rispetto al 2016.

Una percentuale superiore alla media nazionale la registrano anche i comuni non altrimenti classificati (40,6%) e le località montane (38,2%). A livello provinciale, Roma, Milano e Venezia sono le prime per valore assoluto di spesa turistica attivata (rispettivamente 3,1, 1,5 e 1,2 miliardi di euro), concentrando da sole il 18,7% della spesa turistica culturale complessiva; mentre se si considera l'incidenza percentuale sulla spesa turistica le prime sono Pordenone, Arezzo e Vicenza (con l'82%, il 81% e il 78,2%)<sup>13</sup>.

Tutto ciò considerato, il progresso delle competenze richiede il miglioramento delle opportunità occupazionali, che dipendono dal sistema dell'offerta turistica e del suo indotto adeguato alla domanda sempre più attenta agli standard di qualità, ad attività ad alto valore aggiunto, all'innovazione, alla creatività e sostenibilità. In tale contesto diventa quindi opportuno promuovere lo sviluppo delle start up innovative nel settore turistico e complementare anche di dimensione piccola, familiare e favorire l'integrazione tra imprese attraverso la creazione di club di prodotto, distretti, o altre forme di aggregazione.

Le azioni da porre in essere su tali aspetti rientrano nelle seguenti tipologie:

- servizi reali di accompagnamento e animazione specialistica dedicata alle startup del settore;
- iniziative finalizzate a stimolare la produzione di idee d'impresa innovative nella filiera turistica;
- servizi di supporto e animazione per la realizzazione di reti di imprese creative, ivi compresa la partecipazione a piattaforme e reti finanziate nell'ambito della programmazione europea (del tipo European Creative Industries Alliance – ECIA).<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Dati tratti dal rapporto "Io sono cultura - 2018 L'Italia della qualità e della bellezza sfida la crisi" Quaderni di Symbola.

<sup>14</sup> Tratto da PST 2017-2022, cit.

In questo contesto le industrie culturali e creative europee, come riconosciuto dalla strategia Europa 2020, hanno un ruolo centrale per la crescita, la competitività e il futuro dell'UE e dei suoi cittadini<sup>15</sup>.

Le startup innovative e le nuove imprese culturali e creative svolgono infatti un'importante funzione nella costituzione di un'offerta turistica territoriale ricca e attrattiva, in quanto sono caratterizzate da dinamicità e, molto spesso, sono in grado di cogliere nuove tendenze e scoprire nicchie di mercato. L'incremento di competitività del turismo deve contare, anche sull'apporto di tali imprese, per cui appare necessario sostenere una nuova generazione di imprenditori innovativi, creando le condizioni che favoriscano un significativo incremento delle startup nel settore turistico, anche con l'adozione di nuove tecnologie digitali e di innovazioni organizzative, la loro integrazione in rete anche a livello europeo e la definizione di una nuova offerta di servizi per il turismo.

Nel 2017 il Sistema Produttivo Culturale e Creativo (inteso insieme di settori di attività economica specializzati nelle attività core della cultura, come le industrie culturali, creative, performing arts e alle arti visive, conservazione e valorizzazione del patrimonio storico e artistico e quelle creative driven che, pur non specializzate nella produzione di beni e servizi culturali, impiegano contenuti e competenze culturali e creative per accrescere il valore dei propri prodotti) ha prodotto un valore aggiunto pari a quasi 92 miliardi di euro (circa 2 miliardi di euro in più rispetto all'anno precedente), corrispondente al 6% della ricchezza complessivamente prodotta dal Paese, con il contributo della componente privata, prevalente in tutte le attività, delle istituzioni pubbliche (centrali nelle attività di valorizzazione e conservazione del patrimonio storico e artistico) e del mondo del no profit (presente soprattutto nelle performing arts e nelle arti visive). Inoltre la cultura ha sul resto dell'economia un effetto moltiplicatore pari a 1,8: in altri termini, per ogni euro prodotto dalla cultura se ne attivano 1,8 in altri settori. I 92 miliardi, quindi, ne 'stimolano' altri 163 per arrivare a 255,5 miliardi prodotti dall'intera filiera culturale, il 16,6% del valore aggiunto nazionale, con il turismo come primo beneficiario di questo effetto volano. Un effetto competitivo confermato anche dal fatto che le aree geografiche dove maggiore è il fatturato della cultura sono anche quelle dove è forte la vocazione manifatturiera.

Il Sistema Produttivo Culturale e Creativo (da solo, senza considerare gli altri segmenti della nostra economia) dà lavoro a più di 1,5 milioni di persone, il 6,1% del totale degli occupati in Italia. Dato anch'esso in crescita: +1,6%, stavolta con un risultato superiore alla dinamica del complesso dell'economia (+1,1%)<sup>16</sup>.

In linea con quanto osservabile per l'intera economia, anche nel Sistema Produttivo Culturale e Creativo emerge una profonda dicotomia tra Nord e Sud.

---

15 Libro verde "Le industrie culturali e creative, un potenziale da sfruttare" Commissione Europea (2010). <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0183:FIN:IT:PDF>. Agenda Europea per la cultura, programma quadriennale 2015-2018 per il settore culturale, adottato dal Consiglio il 23 dicembre 2014, si basa su quattro priorità: a. cultura accessibile e inclusiva; b. patrimonio culturale; c. settori culturali e creativi: economia creativa e innovazione; d. promozione della diversità culturale, presenza della cultura nelle relazioni esterne dell'UE e mobilità. [http://ec.europa.eu/culture/policy/strategic-framework/index\\_it.htm](http://ec.europa.eu/culture/policy/strategic-framework/index_it.htm).

16 Dati tratti dal rapporto "Io sono cultura - 2018 - cit.

Appare evidente, dunque, come anche la ricchezza dei territori sia strettamente correlata con la specializzazione culturale e creatività dell'economia. Infatti, la spesa media mensile delle famiglie in cultura, spettacoli e ricreazione nel 2016 è pari a 130,00 euro, con un incremento del 2,9% rispetto al 2015, con il Trentino Alto Adige che si attesta sui € 208,62 euro, il Molise sui € 59,31 euro, mentre il Veneto sui € 149,41 euro. L'incidenza della spesa sostenuta dalle famiglie per ricreazione e cultura, rispetto al totale della spesa sostenuta per consumi finali a livello nazionale è pari al 6,7%, minore rispetto alla media europea (UE 28) che invece è pari all'8,5%. La tipologia di spesa culturale sostenuta vede un trend positivo per le visite a musei e mostre, +4%, quelle a siti archeologici e monumenti, +5,4%, ma vanno molto bene anche i concerti, +7,7% e il cinema +5%, mentre gli unici dati in flessione sono quelli che riguardano gli spettacoli di musica classica e la lettura<sup>17</sup>.

### **Contesto culturale metropolitano**

Le statistiche pubblicate dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (MiBACT) evidenziano un trend positivo tra 2010 e 2017 in materia di visitatori di musei, monumenti e aree archeologiche statali, con un incremento di visitatori a livello nazionale pari al 34,64% per un valore assoluto di 50.271.910 e di introiti netti pari al 85,59% per un valore assoluto di euro 193.915.568 euro. A livello regionale l'incremento è stato pari al 18,02% con riferimento ai visitatori per un valore assoluto di 1.092.412 e di introiti lordi pari al 42,12% per un valore assoluto di euro 3.392.006 euro, che vedono la regione Veneto collocarsi al quinto posto a livello nazionale, dopo Lazio, Campania, Toscana e Lombardia. Dal censimento effettuato dalla Regione Veneto riferito al 2015, emerge come il patrimonio museale sia molto diversificato con istituti museali molto diffusi sul territorio: quasi un comune su tre ospita una struttura. Rispetto al 2011 il numero di visitatori degli istituti museali veneti è aumentato del 10,3%, i più visitati risultano gli istituti non statali e i preferiti sono quelli che espongono opere d'arte dal Medioevo a tutto l'Ottocento, primi fra tutti Palazzo Ducale e Museo di San Marco<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> 13° Rapporto Annuale Federculture, 2017.

<sup>18</sup> Musei, archivi biblioteche, servizi pubblici in connessione - Regione del Veneto - Statistiche flash, anno 17, dicembre 2017.

<b>Offerta e domanda dei musei e degli istituti simili per provincia - ANNO 2015</b>					
Provincia	Istituti aperti al pubblico		% comuni in cui è presente almeno un istituto	Quota % istituti privati	Numero di visitatori
	Totali	di cui musei			
Belluno	48	46	43,5	45,8	187.881
Padova	48	42	17,3	19,1	629.738
Rovigo	18	17	28,0	33,3	91.706
Treviso	40	38	23,2	45,0	432.674
<b>Venezia</b>	<b>56</b>	<b>52</b>	<b>38,6</b>	<b>39,3</b>	<b>4.894.401</b>
Verona	40	35	25,5	30,0	2.079.447
Vicenza	65	60	31,4	49,2	502.012
<b>Veneto</b>	<b>315</b>	<b>290</b>	<b>28,2</b>	<b>38,4</b>	<b>8.817.859</b>
<b>Italia</b>	<b>4976</b>	<b>4158</b>	<b>30,5</b>	<b>35,9</b>	<b>110.567.265</b>

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Statistica della Regione Veneto su dati Istat-MIBACT-Regione Veneto

L'area metropolitana ospita complessivamente più di 50 musei, di differenti dimensioni e rilievo, le cui caratteristiche emergono dai successivi dati MIBACT.

<b>Visitatori e Introiti di Musei Monumenti e Aree Archeologiche Statali - ANNO 2017</b>						
<b>Area metropolitana</b>						
<b>Denominazione Istituto</b>	<b>Comune</b>	<b>Paganti</b>	<b>Non paganti</b>	<b>Totale</b>	<b>Introiti Lordi</b>	<b>Introiti Netti</b>
Basilica Paleocristiana di Concordia Sagittaria	CONCORDIA SAGITTARIA	0	3.407	3.407	0,00	0,00
Circuito Museale (Museo Archeologico Nazionale Concordiese di Portogruaro - Basilica Paleocristiana di Concordia Sagittaria)	CONCORDIA SAGITTARIA	4.498	0	4.498	21.732,33	13.049,86
Museo Archeologico Nazionale Concordiese	PORTOGRUARO	5	4.179	4.184	5,00	5,00
Museo Archeologico di Quarto d'Altino	QUARTO D'ALTINO	5.794	8.203	13.997	16.884,50	16.884,50
Museo Nazionale di Villa Pisani	STRA	69.962	83.388	153.350	473.531,50	350.413,31
Circuito museale (Galleria "Giorgio Franchetti" Ca' d'Oro - Museo di Palazzo Grimani)	VENEZIA	1.840	0	1.840	16.745,00	12.073,15
Galleria "Giorgio Franchetti" Ca' d'Oro	VENEZIA	38.544	25.271	63.815	291.133,00	209.906,89
Gallerie dell'Accademia	VENEZIA	201.332	115.663	316.995	2.293.146,00	1.653.358,27
Museo Archeologico di Venezia	VENEZIA	334.802	8.780	343.582	103.885,84	103.885,84
Museo d'Arte Orientale	VENEZIA	103.514	4.388	107.902	28.983,28	28.983,28
Museo di Palazzo Grimani	VENEZIA	7.951	8.807	16.758	37.349,00	26.928,63
	<b>Totale area metropolitana</b>	<b>768.242</b>	<b>262.086</b>	<b>1.030.328</b>	<b>3.283.395</b>	<b>2.415.489</b>
	<b>Totale regionale</b>	<b>784.475</b>	<b>307.937</b>	<b>1.092.412</b>	<b>3.392.006,76</b>	<b>2.516.076,55</b>
	<b>Totale nazionale</b>	<b>24.068.632</b>	<b>26.203.278</b>	<b>50.271.910</b>	<b>193.915.670,96</b>	<b>156.033.331,81</b>

Fonte: Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Ufficio Statistica

<b>Visitatori dei musei e chiese anni Città di Venezia 2011 - 2016</b>							
	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Variazioni % 2011/2016</b>
Palazzo Ducale	1.403.524	1.319.527	1.307.230	1.343.123	1.276.127	1.333.559	<b>-4,98%</b>
Museo Correr	230.435	249.122	246.691	269.509	286.454	337.648	<b>46,53%</b>
Museo del Vetro	152.099	157.372	149.740	126.467	142.855	161.977	<b>6,49%</b>
Ca' Rezzonico	112.519	111.867	112.282	106.996	99601	102.779	<b>-8,66%</b>
Ca' Pesaro	78.209	75.881	68.765	74.832	76.286	90.142	<b>15,26%</b>
Palazzo Mocenigo	35.945	41.982	9.213	48.026	44887	49.251	<b>37,02%</b>
Casa di Carlo Goldoni	18.869	21.654	19.520	17.682	17.592	20.180	<b>6,95%</b>
Torre dell'Orologio	8.936	8.746	9.136	8.844	10.029	11.972	<b>33,97%</b>
Museo del Merletto	14.815	30.362	29.157	31.683	32.825	37.503	<b>153,14%</b>
Mostre temporanee*	93.294	226.613	243.934	49.433	172.630	86.036	<b>-7,78%</b>
Museo di San Marco	417.300	358.400	358.000	361.197	401.143	523.693	<b>25,50%</b>
Museo diocesano	4.376	3.998	4.399	3.575	4.732	4.576	<b>4,57%</b>
Basilica di Torcello**	126.109	109.178	103.292**	107.364**	115.965**	122.193	<b>-3,11%</b>
totale Chiese circuito Chorus***	274.883	279.773	219.630	197.730	191.491	178.050	<b>-35,23%</b>
Fondazione La Biennale di Venezia: arte e architettura	440.000	178.000	474.784	227.818	501.502	259.721	<b>dato non comparabile trattandosi di tipologie diverse</b>
Peggy Guggenheim Collection	378.368	356.943	376.407	385.765	392.391	413.498	<b>9,28%</b>
Fondazione Querini Stampalia	24.108	31.297	32.070	36.365	35.747	43.408	<b>80,06%</b>
Museo Ebraico	73.428	73.344	67.350	68.985	70.803	87.902	<b>19,71%</b>
Museo Storico Navale	45.756	52.163	48.117	58.492	63.234	65.809	<b>43,83%</b>
Museo di Torcello	14.113	13.142	12.401	11.701	14.387	13.122	<b>-7,02%</b>
Sale Monumentali della Biblioteca Nazionale Marciana	185.321	183.369	204.799	221.530	245.000	242.670	<b>30,95%</b>

Scuola Grande di San Rocco	124.919	134.866	129.722	124.881	123.889	127.026	1,69%
Scuola Dalmata dei Santi Giorgio e Trifone	31.579	28.338	31.039	25.658	28.366	25.539	-19,13%
Scuola Grande San Giovanni Evangelista	1.944	8.990	9.054	8.922	9.279	5.255	170,32%
Scuola Grande dei Carmini	13.049	10.125	10.833	9.636	9.091	13.580	4,07%
<b>TOTALE VISITATORI</b>	<b>4.363.573</b>	<b>4.135.974</b>	<b>4.244.861</b>	<b>3.887.238</b>	<b>4.320.980</b>	<b>4.436.034</b>	<b>1,66%</b>

\* Le mostre temporanee sono allestite a Palazzo Ducale, Museo Correr e Palazzo Fortuny

\*\* Valori approssimati per difetto (comprensivi di biglietti e ingressi liberi)

\*\*\*Santa Maria del Giglio, Santo Stefano (Sagrestia e Chiostro), Santa Maria Formosa, Santa Maria dei Miracoli, San Giovanni Elemosinario, San Polo, San Giacomo dell'Orto, San Stae, Sant'Alvise, Madonna dell'Orto, San Pietro, SS Redentore, Gesuati, San Sebastiano, San Giobbe, San Giuseppe di Castello

Fonte: "Annuario del turismo anno 2016 Città di Venezia"

Dai dati disponibili raccolti emerge quindi come il turismo culturale metropolitano abbia dei buoni risultati, che sono tuttavia migliorabili.

Ulteriori aree di sviluppo, utili anche al fine di politiche di destagionalizzazione e delocalizzazione del turismo, sono legate all'offerta culturale in senso lato, intesa quindi sia come spettacoli dal vivo che come mostre temporanee. I dati registrati dalla SIAE sugli spettacoli dal vivo registrano un incremento tra il 2013 e il 2016 come totale rappresentazioni pari al 5,56%, e come spesa al botteghino pari all' 8,12%.

<b>Attività teatrali e musicali: rappresentazioni, ingressi, spesa al botteghino</b>					
<b>Area metropolitana</b>					
	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>variazione % 2013/2016</b>
<b>totale rappresentazioni (n.)</b>	3.690	3.865	3.807	3.895	<b>5,56%</b>
<b>ingressi ( n.)</b>	614.338	627.218	631.237	643.737	<b>4,79%</b>
<b>spesa al botteghino (€ x 1.000)</b>	17.521	16.802	18.267	18.943	<b>8,12%</b>

Fonte dati: SIAE

I dati pubblicati dal Comune di Venezia circa il numero di visitatori delle mostre temporanee più visitate organizzate nel territorio comunale nel corso del 2016 riportano un dato complessivo pari a 369.369 di visitatori complessivi<sup>19</sup>, numero significativo considerato che il periodo di apertura delle esposizioni non è necessariamente ed esclusivamente quello di alta stagionalità.

Particolare attenzione merita quel vasto patrimonio culturale che va sotto il nome di "giacimenti culturali": la Città metropolitana si farà carico di un progetto di rilevanza nazionale coinvolgendo i privati.

Un capitolo a parte merita l'analisi dell'offerta bibliotecaria, che ha registrato in Veneto nel 2015 (anno più recente di cui si dispongono dati) un'affluenza media di 19.378 visite<sup>20</sup>, durante le 23 ore e mezza di apertura media settimanale con un impegno di quasi 2 persone occupate a tempo pieno per biblioteca. Nonostante in questi ultimi anni il sistema bibliotecario abbia risentito dei tagli alla spesa pubblica che hanno interessato gli enti locali, si registra tuttavia un aumento delle iniziative volte ad avvicinare i cittadini alla lettura con letture animate, visite della biblioteca, incontri con l'autore, le quali passano da 22.060 nel 2013 a 23.767 nel 2015.

<b>Biblioteche di pubblica lettura in Veneto - ANNO 2015</b>				
<b>Provincia</b>	<b>Biblioteche al 31/12/2015</b>	<b>% comuni dotati di biblioteca</b>	<b>numero medio visite per biblioteca</b>	<b>indice di prestito (*)</b>
Belluno	58	89,1	5.464	1,0
Padova	108	94,2	13.869	1,2
Rovigo	54	100,0	5.667	0,7
Treviso	99	100,0	17.123	1,0
<b>Venezia</b>	<b>62</b>	<b>100,0</b>	<b>31.315</b>	<b>0,8</b>
Verona	94	84,7	26.253	1,3
Vicenza	113	88,4	27.118	2,7
<b>Veneto</b>	<b>588</b>	<b>92,7</b>	<b>19.378</b>	<b>1,3</b>

(\*) esprime il numero di prestiti per abitante e valuta l'efficacia della biblioteca e la rispondenza delle collezioni rispetto ai bisogni dell'utente

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Beni Culturali su dati Regione Veneto

<sup>19</sup> Dato raccolto utilizzando le statistiche pubblicate nell' "Annuario del turismo anno 2016 Città di Venezia".

<sup>20</sup> Musei, archivi biblioteche, servizi pubblici in connessione - Regione del Veneto - Statistiche flash, anno 17, dicembre 2017

Il Sistema Bibliotecario della Città metropolitana di Venezia fa parte, assieme ai sistemi bibliotecari provinciali di Treviso e di Belluno, del Polo Regionale Veneto del Sistema Bibliotecario Nazionale (polo SBN VIA), che riunisce le risorse documentarie in un unico catalogo interoperabile e accessibile on line, consente i servizi all'utenza (prestiti, prenotazioni, etc.) e ospita il sito web della rete bibliotecaria metropolitana BIMETROVE <http://bimetrove.regione.veneto.it>.

Il Sistema Bibliotecario metropolitano mette in rete le 56 biblioteche di pubblica lettura dei 44 Comuni veneziani, attua interventi di coordinamento delle attività e dei servizi sul territorio, in particolare le attività di formazione e divulgazione e promuove il progetto "biblioteca digitale".

Nel corso del 2016, nel sistema bibliotecario metropolitano sono stati effettuati quasi 600 mila prestiti tra interni e interbibliotecari e sono state realizzate 2.716 iniziative di promozione del libro e della lettura.

Dai dati sopra riportati si evince come la cultura sia quindi una leva importante da valorizzare e promuovere per lo sviluppo socio-economico del territorio.

### **Promozione del territorio**

La promozione del territorio non può prescindere dall'accessibilità intesa nella duplice valenza fisica e digitale, che deve essere oggetto di attente analisi in quanto rappresenta la condicio sine qua non per l'offerta turistica. Infatti, la creazione di un "ecosistema digitale della cultura e del turismo", contribuisce a colmare il digital divide che esiste tra gli operatori italiani e stranieri<sup>21</sup>.

Le tendenze sopra esposte a livello nazionale vanno fatte proprie anche a livello metropolitano, utilizzando gli attrattori rappresentati da Venezia e dalle località balneari come volano per far conoscere e promuovere siti meno conosciuti, ma comunque attraenti e tipici, proposti nell'ambito dell'offerta turistica complessiva.

L'azione della Città metropolitana, d'intesa con i Comuni e gli altri Enti coinvolti, dovrà essere orientata al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- superamento della concorrenzialità tra le diverse mete, promuovendo un'offerta unitaria nei mercati europei e mondiali;
- miglioramento della mobilità e dell'infrastrutturazione, in particolare per quanto riguarda l'accesso alle spiagge;
- allungamento della stagionalità, favorendo la specializzazione di ambiti differenti nei periodi autunnali e invernali;
- promozione della riconversione, ristrutturazione, ammodernamento e ampliamento delle strutture ricettive, secondo i criteri dell'architettura sostenibile;
- agevolazione nella realizzazione di nuovi servizi e attrazioni.

Tali obiettivi sono parte del "prodotto turistico" Città metropolitana e il loro raggiungimento richiede necessariamente il coinvolgimento di tutti gli attori pubblici e privati, ognuno dei quali deve giocare il proprio ruolo per poter offrire un prodotto qualificato, innovativo, rispondente alle esigenze dei diversi viaggiatori (italiani, stranieri, famiglie, anziani, giovani...) e sempre attraente.

---

<sup>21</sup> Tratto da PST 2017-2022, cit.

Sul modello del “Catalogo Italia” previsto a livello nazionale, la creazione di un “Catalogo Venezia metropolitana” consentirebbe quindi di far conoscere a tutti i potenziali turisti le destinazioni e i prodotti metropolitani, di avere una reale governance del territorio e potrebbe rappresentare uno strumento per coordinare e attuare azioni di sviluppo, valorizzazione e promozione di quanto si intende proporre e offrire.

Risulta inoltre strategico puntare su un brand che, sulla base delle indicazioni nazionali, garantisca a livello metropolitano uno standard di qualità percepita omogeneo e indirizzi i valori distintivi dell’offerta verso i target individuati.

Tali azioni saranno previste nel Piano di marketing territoriale.

## Paragrafo 2.7 ISTRUZIONE E FORMAZIONE

Gli alunni complessivamente iscritti alle scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado del territorio metropolitano di Venezia nell’anno scolastico 2017/2018 sono 90.063, di cui 1.271 frequentano i corsi serali della scuola secondaria di 2° grado.

Di seguito si riportano i dati relativi alla popolazione studentesca del territorio, suddivisa per ordine di istruzione e per distretto, inoltre, per l’istruzione secondaria di 2° grado, il confronto quinquennale e biennale per tipo di istruzione (elaborazioni della Città metropolitana di Venezia dei dati MIUR sugli organici di fatto a.s. 2017/2018).

### Popolazione scolastica del territorio metropolitano

Popolazione scolastica del territorio metropolitano										
STUDENTI PER DISTRETTO										
DISTRETTO	PRIMARIA			SECONDARIA DI 1° GRADO			SECONDARIA DI 2° GRADO		TOTALE	
	O.F. 2017/18			O.F. 2017/18			O.F. 2017/18			
	alunni	classi	hn	alunni	classi	hn	alunni	classi	alunni	classi
DISTRETTO 19 - PORTOGRUARO	4.177	207	115	2.505	118	95	4.273	194	10.955	519
DISTRETTO 22 - SAN DONA' DI PIAVE	5.349	265	177	3.455	159	138	5.469	244	14.273	668
DISTRETTO 35 - MIRANO	6.606	323	164	3.921	171	121	4.092	182	14.619	676
DISTRETTO 36 - VENEZIA INSULARE	3.188	166	92	2.201	102	80	7.764	361	13.153	629
DISTRETTO 37 - MESTRE NORD	4.998	245	130	2.962	137	106	4.359	204	12.319	586
DISTRETTO 38 - MESTRE SUD	2.867	136	65	1.922	90	95	1.942	97	6.731	323
DISTRETTO 47 - DOLO	5.168	259	176	3.226	146	117	2.672	120	11.066	525
DISTRETTO 54 - CAMPOLONGO MAGGIORE	542	28	10	300	14	6	0	0	842	42
DISTRETTO 56 - CHIOGGIA	2.401	131	97	1.583	76	104	2.121	112	6.105	319
<b>TOTALE</b>	<b>35.296</b>	<b>1.760</b>	<b>1.026</b>	<b>22.075</b>	<b>1.013</b>	<b>862</b>	<b>32.692</b>	<b>1.514</b>	<b>90.063</b>	<b>4.287</b>

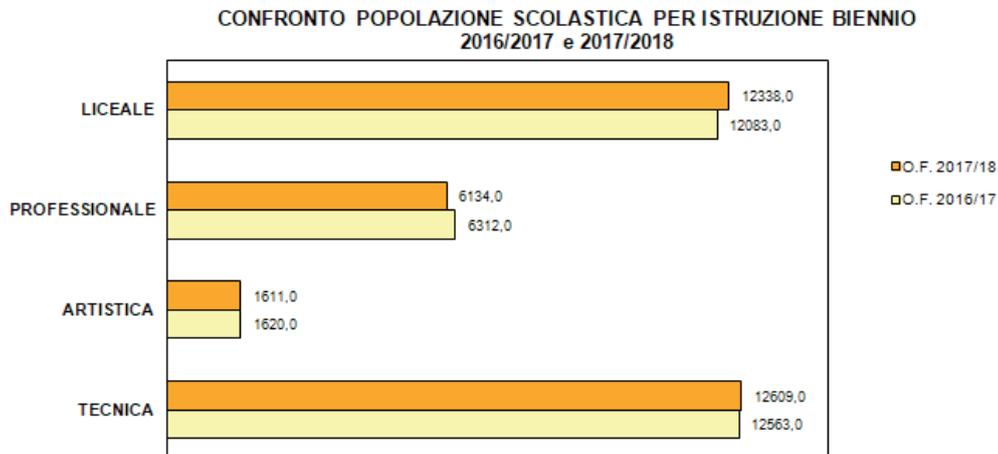
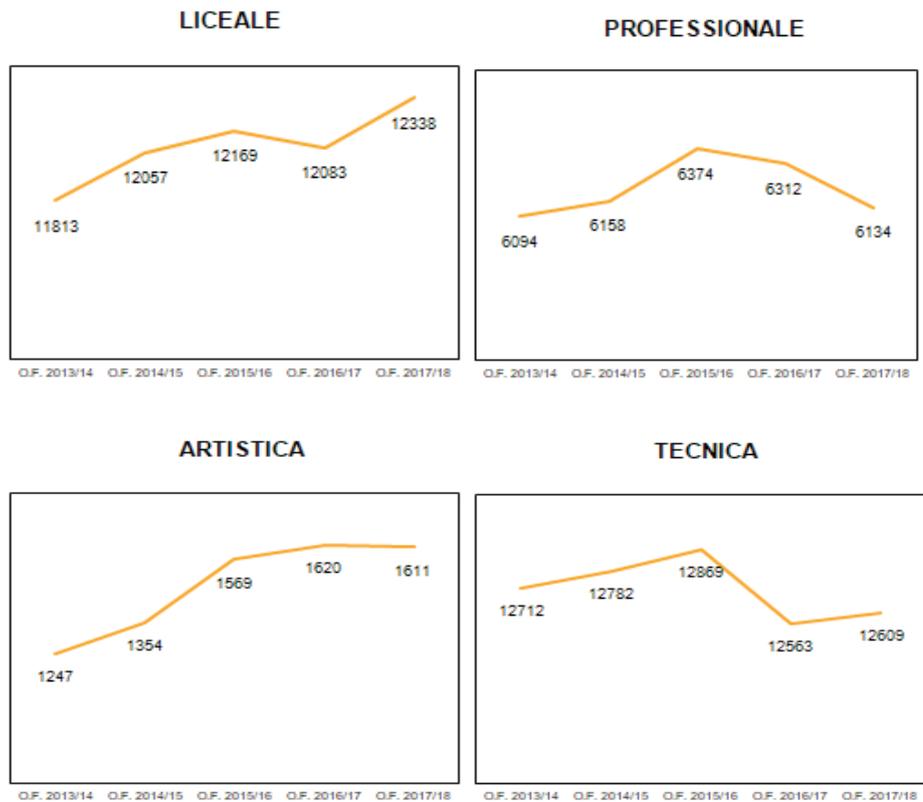
Anche tenendo conto di un incremento, nel quinquennio, del 2,6% del numero complessivo degli studenti, che si rileva da una lettura di dettaglio dei dati, pubblicati all’indirizzo: <http://istruzione.cittametropolitana.ve.it/organici-di-fatto-di-diritto.html>, si riscontra che sostanzialmente l’istruzione artistica, in virtù della riforma del 2009 che ha trasformato gli istituti artistici in licei, ha avuto un’impennata che attualmente appare stabilizzata.

In aumento anche l’istruzione liceale, anche se, leggendo i dati di dettaglio, si osservano scostamenti a discapito del liceo classico e a favore dello scientifico, che, oggi propone anche l’opzione tecnologica.

In calo l'istruzione professionale, che risulta complessivamente penalizzata dallo scenario normativo dell'offerta formativa, che rende difficile il passaggio dal percorso di formazione professionale regionale a quello di istruzione professionale statale.

In calo la scelta della scuola tecnica nella panoramica quinquennale, anche se, nell'ultimo biennio, pare aver ottenuto una leggera flessione positiva.

Le strategie di CmVe dovranno quindi valutare questi trend nella definizione delle politiche di indirizzo dell'offerta formativa e nella programmazione degli interventi di manutenzione degli edifici, tenendo conto, allo stesso tempo, del calo demografico avutosi ultimamente, certificato dall'ISTAT, che già emerge nel confronto degli ultimi due anni, e che influenzerà le iscrizioni alla scuola superiore nei prossimi 5 anni.



Vale tuttavia la pena di dare uno sguardo anche ai dati nazionali, relativi alle elaborazioni rese note dal MIUR, sulle iscrizioni on line all'anno scolastico 2018/2019 che si sono chiuse lo scorso febbraio. Questi evidenziano una realtà molto diversa da quella del nostro territorio, soprattutto per quanto riguarda l'istruzione liceale (sensibilmente più alta rispetto al valore del territorio metropolitano) e quella tecnica che, sebbene in calo nel nostro territorio, è decisamente più alta rispetto alla percentuale italiana.

DATO NAZIONALE	TERRITORIO METROPOLITANO
Istruzione liceale: 50,4%	Istruzione liceale: 37,75%
Istruzione artistica: 4,2%	Istruzione artistica: 4,9%
Istruzione tecnica: 30,3%	Istruzione tecnica: 38,58%
Istruzione professionale: 15,1%	Istruzione professionale: 18,77%

### Università

Si riportano di seguito i dati relativi agli studenti degli Atenei Veneti, con evidenziazione dei due atenei Veneziani.

ATENEO	ISCRITTI			di cui IMMATRICOLATI		
	TOTALI	FEMMINE	MASCHI	TOTALI	FEMMINE	MASCHI
Venezia Ca' Foscari	19.660	12.734	6.926	3.758	2.470	1.288
Venezia Iuav	4.219	2.158	2.061	642	359	283
Verona	22.640	14.573	8.067	4.319	2.829	1.490
Padova	58.505	31.551	26.954	9.777	5.147	4.630
<b>Totale Veneto</b>	<b>105.024</b>	<b>61.016</b>	<b>44.008</b>	<b>18.496</b>	<b>10.805</b>	<b>7.691</b>

I dati provengono dal MIUR - Ufficio di Statistica settore Università e Ricerca - Elaborazione dati su archivio Anagrafe Nazionale degli Studenti Universitari. I dati sono aggiornati a dicembre 2016 e riferiti iscritti alla data del 31/07/2016.

Gli studenti universitari complessivamente iscritti nei due atenei di Venezia, Università "Ca' Foscari" e IUAV nell'anno accademico conclusosi lo scorso ottobre, risultavano essere 23.879, in lieve crescita rispetto all'anno precedente (23.553). Tale numero, come si evince dalla sopra riportata tabella, rappresenta il 22,73% del totale regionale.

In linea con i dati del censimento 2011, che indicano un maggior numero di donne rispetto agli uomini iscritte presso le università italiane, anche nei nostri atenei prevale ampiamente la percentuale femminile con il 62% delle iscrizioni sul totale e il 64,3% sulle immatricolazioni.

La percentuale media di iscritti complessivi provenienti da fuori dal territorio metropolitano risulta del 74,85%, mentre da fuori regione è del 26,6% (17.548), una media più alta rispetto a quella nazionale del 21,1%. **Questo significa che la Città di Venezia risulta essere attrattiva per la sua offerta formativa, culturale e per i servizi forniti agli universitari, pertanto le azioni del Piano strategico dovranno implementare un trend già positivo.**

Dalla collaborazione di Università Ca' Foscari, Università Luav di Venezia, Conservatorio Benedetto Marcello e Accademia delle Belle Arti è nato a luglio 2017 "Study in Venice", un Polo formato dalle istituzioni di istruzione superiore di Venezia che intendono fare sistema e istituire un unico soggetto in grado di interloquire a livello internazionale in un contesto strategico come quello dell'**higher education**. Le quattro istituzioni, insieme all'Amministrazione locale, hanno sottoscritto un protocollo d'intesa con l'obiettivo di collaborare in particolare in alcuni ambiti di interesse comune quali, tra gli altri, l'attrazione di studenti stranieri e l'erogazione di servizi ad essi dedicati, la promozione e il marketing internazionale e l'offerta di corsi di lingua e cultura italiana.

Nello specifico contesto veneziano, caratterizzato da dimensioni particolarmente ridotte rispetto agli standard internazionali, saper lavorare 'in rete' si pone infatti come condizione oggi necessaria al pieno sviluppo di Venezia quale polo di istruzione superiore di dimensione globale. In questo modo, si intende anche contribuire alla costruzione di un'idea diversa della città, ossia l'idea di una città capace di superare la monocultura turistica per diventare una destinazione universitaria di livello internazionale, mettendo semplicemente a disposizione di studenti provenienti da tutto il mondo – e non più solo turisti – un inestimabile patrimonio immateriale di conoscenze e competenze accumulato, nei secoli, in alcuni settori dove si concentrano le eccellenze a cui Venezia e più in generale tutto il nostro Paese è notoriamente associato. È importante che i comuni e CmVE continuino a dare il proprio contributo per garantire politiche che mirino, oltre che al sostegno di questo importante polo formativo, anche allo sviluppo di un'offerta occupazionale di qualità per il futuro dei giovani, sia del nostro territorio che provenienti dall'estero. L'ente locale sarà una cabina di regia per offrire attività ricreative, culturali e sportive oltre che servizi logistici, di trasporto e di marketing territoriale, sul modello delle grandi città universitarie, come Boston.

Questo protocollo impegna le istituzioni coinvolte, con spirito di collaborazione, a riportare Venezia – città delle opportunità e del futuro, città metropolitana e internazionale – a parlare al mondo, condividendo: progetti e iniziative didattiche comuni, programmi Study Abroad e Summer Schools, formazione linguistica, tirocini e stage formativi.

Ad oggi "Study in Venice" offre 77 corsi di laurea, 81 lauree magistrali, 65 Master, 22 corsi di dottorato, 35 corsi preaccademici, oltre a numerosissimi corsi estivi, corsi singoli e corsi di lingua.

Un accenno particolare va posto anche alla realtà dello IUSVE, promosso e gestito dai Salesiani di don Bosco dell'Italia Nordest, al polo Universitario di Portogruaro e ad H-Farm, anche se non direttamente incluso nell'attuale perimetro amministrativo della Città metropolitana, ma a questa direttamente afferente. Va infine menzionata la proposta formativa degli Istituti Tecnici Superiori – ITS Academy: scuole biennali post diploma, che nel nostro territorio offrono alta specializzazione in ambito turistico con ITS per il Turismo – Jesolo (con sezioni di **Hospitality management** e **Restaurant business management** a Jesolo, Bardolino e Asiago) in ambito logistico con ITS Marco Polo – Mestre (con sezioni di Trasporti marittimo-portuale e aeroportuale, di Gestione e conduzione dei mezzi ferroviari e di Gestione dei trasporti, dei flussi logistici e della **supply chain**) e in ambito della mecatronica, con una sezione dell'ITS Malignani di

Udine attivata presso l'Istituto da Vinci di Portogruaro dal titolo: Automazione e Sistemi mecatronici per l'industria agromeccanica. L'assorbimento lavorativo a livello nazionale degli studenti che escono dagli ITS supera l'85%. **Sono quindi un'interessante alternativa allo studio universitario presidiata da CmVE, che è attivamente presente negli organi di governo delle due istituzioni con sede nel territorio veneziano.**

# FONTI DI FINANZIAMENTO



## Paragrafo 3.1 IL QUADRO FINANZIARIO DI RIFERIMENTO

Le risorse direttamente attingibili dal bilancio metropolitano, tengono necessariamente conto del quadro di finanza pubblica che si evolve nel tempo, partendo dal seguente attuale scenario.

Con la legge di stabilità per l'esercizio 2017 (n. 232 dell'11 dicembre 2016) e successivo decreto legge n. 50 del 24 aprile 2017, è stato ridefinito il riparto del concorso alla finanza pubblica da parte delle Province e Città metropolitane. In particolare, l'art 16 del citato decreto legge (convertito dalla legge n. 96 del 21 giugno 2017), fermo restando per ciascun ente il versamento relativo all'anno 2015, ha sterilizzato gli incrementi dei contributi richiesti a suddetti enti dalla legge di bilancio 2015, per l'esercizio 2016 e 2017.

Pertanto, per il triennio 2018-2020, la situazione è finalmente definita, con neutralizzazione del raddoppio e del triplo del taglio previsto dalla legge di stabilità 2015, per cui il rimborso allo Stato, al netto del contributo statale di 16.403.452,48, si è stabilizzato in 25.975.096,33 euro.

Con decreto del Ministero dell'Interno 7 febbraio 2018, è stata effettuata la ripartizione a favore delle città metropolitane delle regioni a statuto ordinario di un contributo di 111 milioni di euro per l'anno 2018, così come previsto dall'art. 1, comma 838, della legge di bilancio 2018 - legge 27 dicembre, n. 205 - pari, per CmVE, ad euro 5.347.603,00, da destinare prevalentemente ad investimenti in materia di viabilità ed edilizia scolastica. Inol-

# 3

tre, se la prossima legge di bilancio 2019, non modificherà l'attuale impianto normativo, la Città metropolitana di Venezia potrà recuperare ulteriori 7 mln di euro annui da destinare a nuovi investimenti, grazie alla riduzione del contributo da versare all'Erario. Inoltre, con l'approvazione del rendiconto di gestione 2017, è stato possibile registrare un avanzo di amministrazione consistente, che potrà esser destinato ad investimenti nei prossimi anni (circa 40 mln di euro). Nel corso del prossimo triennio CmVE si attiverà in tutte le sedi istituzionali (presso l'Anci, il ministero dell'Economia e, tramite formulazione di emendamenti, in sede parlamentare) per chiedere non solo un maggior riconoscimento della propria autonomia finanziaria, così come, peraltro, già previsto dal d.lgs. n. 68 del 2011, mai attuato (possibilità di compartecipare al gettito IRPEF e possibilità di introdurre la maggiorazione dei diritti di imbarco portuali e aeroportuali), ma anche di poter utilizzare l'avanzo di amministrazione disponibile e destinato ad investimenti senza incidere negativamente sul saldo di finanza pubblica, tra l'altro in linea con le ultime recenti sentenze della Corte Costituzionale. La Città metropolitana di Venezia potrà rivendicare a maggior ragione queste misure, in quanto è tra quelle amministrazioni che risultano oggettivamente virtuose in base a criteri quali il basso livello di indebitamento, l'alta liquidità, la bassa incidenza di residui attivi su entrate correnti, etc..

Con questa nuova impostazione, si potrà effettivamente agevolare il miglioramento della finanza statale e dei conseguenti saldi di finanza pubblica, contribuendo non solo a ridurre lo stock del debito complessivo dell'Italia (principale ostacolo alla crescita del nostro Paese) ma anche ad iniettare nuova liquidità in ciascun territorio, con innegabili benefici sulla crescita complessiva.

Si cercherà inoltre di sensibilizzare gli organi di Governo a porre in essere nuove disposizioni volte a premiare effettivamente gli enti più virtuosi, in controtendenza rispetto a quanto fino ad ora visto, ovvero a quelle disposizioni che purtroppo si sono succedute nel corso degli ultimi anni volte a "premiare" enti meno performanti attraverso maggior attribuzione di risorse. Il principio di solidarietà tra enti appartenenti, tra l'altro, allo stesso comparto, è sacrosanto, ma deve basarsi su criteri completamente diversi. L'attribuzione di maggiori risorse ad enti in difficoltà deve essere calibrata sulla base di indici oggettivi e non indipendenti dal recupero di efficienza da parte di ciascun ente.

A titolo esemplificativo, è necessario che solidarietà vi sia per quegli enti che registrano un indice di autonomia finanziaria più basso rispetto ad altri, per effetto di un minor gettito tributario (imposta rc auto, IPT e addizionale tari) a parità di aliquote applicate. Ovvero nei confronti di quegli enti che effettivamente riescono a recuperare minori entrate tributarie dall'area metropolitana di riferimento, che presenta un tessuto economico svantaggiato rispetto ad altri. Il principio di solidarietà dovrebbe invece attenuarsi ove, pur presentando, sulla base di dati oggettivi e facilmente rilevabili (rapporto dipendenti/popolazione, indebitamento pro capite, indebitamento società partecipate ecc.), indici sopra la media, si manifestino gravi condizioni di squilibrio.

Va rilevato infatti che la CmVE, grazie ad una rigorosa politica di bilancio posta in essere a partire dal 2015 e volta a ridurre la spesa corrente non produttiva, con recupero di maggior efficienza della struttura e abbattimento sensibile del debito residuo (dai 53,2 mln di euro di inizio 2015 agli 8 mln di euro previsti a fine 2018), ha potuto non solo approvare un bilancio di previsione 2018 senza

ricorrere all'utilizzo dell'avanzo di amministrazione (una delle poche a livello nazionale), ma anche recuperare risorse di parte corrente da poter destinare a nuovi investimenti per il prossimo triennio 2019/2021.

Ulteriori risorse potranno essere reperite mediante sottoscrizione di accordi di programma con la Regione e i Comuni del territorio, attraverso finanziamenti statali o attraverso la Partnership Pubblico-Privato. Con riferimento agli interventi "micro" si potrà ricorrere all'utilizzo delle entrate proprie della Città metropolitana (IPT, imposta rc auto e addizionale provinciale sulla tares, entrate extratributarie) e a trasferimenti regionali.

Ciò premesso, una delle fondamentali fonti di finanziamento del Piano strategico metropolitano sarà il ricorso alle risorse messe a disposizione dall'Unione europea, le cui opportunità dovranno essere attentamente monitorate e colte strutturando adeguatamente gli uffici della Città metropolitana e operando in sinergia con i comuni del territorio.

### **Paragrafo 3.2 LA STRATEGIA EUROPA 2020 E L'AGENDA 2030**

Europa 2020 è la strategia avviata dall'Unione europea nel 2010 al fine di rilanciare la crescita nel decennio successivo. Più precisamente, la strategia ha l'obiettivo di stimolare il coordinamento delle politiche nazionali ed europee per promuovere:

- una crescita intelligente, basata sulla conoscenza e sull'innovazione;
- una crescita sostenibile, più efficiente sotto il profilo dell'utilizzo delle risorse e del rispetto dell'ambiente;
- una crescita inclusiva, con un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale.

In questo contesto, la Commissione Europea intende conseguire per il 2020<sup>22</sup> cinque obiettivi concreti e misurabili che riguardano l'occupazione, l'innovazione, il cambiamento climatico e l'energia, l'istruzione e la lotta contro la povertà, obiettivi che ciascuno Stato membro ha adottato e trasformato in obiettivi nazionali. Tali obiettivi vengono ulteriormente declinati nell'ambito della politica di coesione in 11 obiettivi tematici (O.T.) che vengono raggiunti tramite l'utilizzo dei fondi SIE (Fondi strutturali e d'investimento europei).

In prospettiva si aggiunge l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, adottata dai leader mondiali nel 2015, che costituisce il nuovo quadro di sviluppo sostenibile globale e stabilisce 17 obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS). L'impegno si incentra sull'eliminazione della povertà e sul conseguimento di uno sviluppo sostenibile entro il 2030 a livello mondiale, garantendo che nessuno rimanga escluso. Gli OSS puntano a realizzare un equilibrio fra le tre dimensioni dello sviluppo sostenibile: dato economico, quello sociale e quello ambientale. Inoltre assegnano obiettivi concreti per i prossimi 15 anni, incentrati, tra gli altri, su: la dignità umana, la stabilità regionale e mondiale, un pianeta sano, società eque e resistenti, la prosperità economica.

---

<sup>22</sup> Il raggiungimento degli obiettivi da parte dell'Italia, degli altri paesi europei, ed in generale dalla UE è costantemente monitorato sul sito Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/europe-2020-indicators/europe-2020-strategy/headline-indicators-scoreboard..>

Tali obiettivi contribuiscono a promuovere la convergenza tra i paesi dell'UE, all'interno delle società e con il resto del mondo. L'UE è impegnata, insieme con i suoi paesi membri, ad assumere il ruolo di apripista nell'attuazione dell'Agenda 2030 dell'ONU; gli OSS sono infatti inclusi in tutte le 10 priorità della Commissione europea per il 2015-2019. Nel novembre 2016, inoltre, la Commissione europea ha illustrato il suo approccio strategico per l'attuazione dell'Agenda 2030, compresi gli obiettivi di sviluppo sostenibile<sup>23</sup>.

Le linee di programma del Piano Strategico metropolitano e le sue specifiche azioni mirano a contribuire al raggiungimento dei predetti obiettivi.

### Paragrafo 3.3 FONTI DI FINANZIAMENTO EUROPEE

Nell'ambito dei programmi diretti comunitari per il periodo 2014-2020, quelli potenzialmente di interesse per CmVE sono:

#### I fondi diretti tematici:

- Ambiente: LIFE 2014-2020
- Cittadinanza: Europa per i cittadini 2014-2020
- Cultura: Creative Europe
- Formazione: Erasmus+
- PMI: Cosme 2014-2020
- Ricerca: Horizon 2020
- Sociale: Easi
- Trasporti, Energia: Connecting Europe Facility
- Politiche urbane: Urban Innovative Actions

#### I Fondi Strutturali e di Investimento Europei (Fondi SIE):

- Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), dedicato a consolidare la coesione economica e sociale regionale investendo nei settori che favoriscono la crescita, la competitività e l'occupazione;
- Fondo sociale europeo (FSE) che investe nelle persone, riservando speciale attenzione al miglioramento delle opportunità di formazione e occupazione e si propone di aiutare le persone svantaggiate a rischio di povertà o esclusione sociale;
- Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR);
- Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP).

Ciascuno Stato membro elabora un Piano Strategico denominato Accordo di Partenariato (AP) che individua le priorità di investimento per i Fondi SIE. I conseguenti obiettivi da raggiungere attraverso le risorse disponibili vengono indicati nei **Programmi operativi nazionali (PON) e/o regionali (POR) e nei Programmi di sviluppo rurale (PSR)**.

L'Italia ha presentato all'Unione Europea 11 Programmi Operativi Nazionali, di cui 4 riguardano anche le Città metropolitane, seppur non prevedano azioni dalle stesse direttamente gestite: PON Città Metropolitane, PON Governance e Capacità Istituzionale, PON Sistemi di Politiche Attive per l'Occupazione, PON Iniziativa Occupazione Giovani.

---

<sup>23</sup> Si veda la Comunicazione della Commissione UE n. 2016/739 Il futuro sostenibile dell'Europa: prossime tappe - L'azione europea a favore della sostenibilità.

Di particolare interesse risultano essere:

**il PON Città Metropolitane (PON METRO)**, che si focalizza su:

- l'applicazione del paradigma della "smart city" per il ridisegno e la modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori della città;
- la promozione di pratiche e progetti di inclusione sociale per i segmenti di popolazione e i quartieri che presentano maggiori condizioni di disagio.

L'Agenzia di Coesione Territoriale è l'Autorità di Gestione del Programma, mentre i Comuni capoluogo di ciascun territorio metropolitano sono stati identificati a livello nazionale quali Organismi Intermedi. Per ciascuna Città metropolitana, il Programma sostiene una strategia integrata che prevede una significativa concentrazione degli interventi nel territorio del Comune capoluogo, pertanto le azioni che coinvolgono il territorio metropolitano riguardano le azioni immateriali legate all'Agenda digitale e ad azioni di inclusione sociale.

Il finanziamento totale per il Comune di Venezia ammonta a 40.218.000 euro per la realizzazione di azioni integrate, declinate al loro interno in diversi interventi.

Le azioni che potenzialmente hanno una ricaduta sul territorio metropolitano, sono:

- Agenda digitale per un importo complessivo di € 6.425.686,80;
- Smart control room per un importo complessivo di € 6.000.000,00;
- Città accogliente per un importo complessivo di € 7.580.384,57.

**il PON Governance e Capacità Istituzionale 2014-2020**, finalizzato al rafforzamento della capacità istituzionale delle amministrazioni pubbliche e alla modernizzazione del sistema amministrativo.

Il programma si suddivide in tre assi: 1) Sviluppo della capacità amministrativa e istituzionale per la modernizzazione della PA; 2) Sviluppo dell'E-government, dell'interoperabilità e supporto all'attuazione dell'Agenda Digitale; 3) Rafforzamento della governance multilivello nei programmi di investimento pubblici.

**I POR – Programmi Operativi Regionali** della Regione Veneto prevedono il finanziamento di progetti a regia regionale o a bando e sono:

**POR Veneto FESR 2014-2020**, organizzato nei seguenti Assi: 1) Ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione; 2) Agenda digitale; 3) Competitività dei sistemi produttivi; 4) Sostenibilità energetica e qualità ambientale; 5) Rischio sismico e idraulico; 6) Sviluppo Urbano Sostenibile; 7) Assistenza tecnica.

Gli assi che sono di potenziale interesse per la Città metropolitana sono i numeri 1,2,4,6.

L'Asse 6 è dedicato allo Sviluppo Urbano Sostenibile. Il Comune di Venezia, pre-selezionato dalla Regione Veneto, costituisce una delle aree su cui sviluppare la SISUS (Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile) unitariamente ai Comuni dell'hinterland di Marcon, Mirano, Quarto d'Altino, Salzano, Spinea, dallo stesso individuati.

Il Comune di Venezia unitamente ai comuni hinterland dovrà sviluppare le seguenti azioni complementari a quanto previsto nel PON METRO:

- rinnovo materiale rotabile - € 3.760.000;
- interventi di recupero di alloggi di proprietà ATER o di proprietà di comuni ma in gestione ATER - € 5.452.000;
- finanziamento di interventi infrastrutturali per il potenziamento della rete di servizi per il pronto intervento sociale per i senza dimora e per il potenzia-

mento delle strutture abitative e socio sanitarie - 1.316.000 euro.

#### **POR Veneto FSE 2014-2020**

È organizzato nei seguenti assi: 1) Occupabilità; 2) Inclusione sociale; 3) Istruzione e formazione; 4) Capacità istituzionale; 5) Assistenza tecnica.

Nell'ambito della politica di coesione è inserita anche la **Cooperazione Territoriale Europea (CTE)**. Tra questi, i programmi nei quali risulta eleggibile CmVE sono:

Cooperazione transfrontaliera	Cooperazione transnazionale	Cooperazione Interregionale
Italia Slovenia	Alpine Space	Urbact
Italia Croazia	Central Europe	Espon
	Mediterraneo	Interreg Europe
	Adriatic Ionian (Adrion)	

Ogni programma cerca di raggiungere i propri obiettivi tematici attraverso la pubblicazione di più bandi nell'arco del periodo di riferimento del programma.

#### **FONDI DELLA BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI**

La BEI mette a disposizione numerosi programmi di aiuto allo sviluppo di progetti economici mirati ad esempio a:

- efficientamento energetico
- mobilità sostenibile
- soluzioni basate su tecniche naturali (rigenerazione urbana)
- supporto a studi di sviluppo preliminare di progetti industriali, ecc.

#### **Progetti presentati e finanziati a partire dal 2015:**

**AMICA\_E:** Il progetto AMICA\_E, finanziato dal fondo BEI ELENA, è coordinato dalla Città metropolitana di Venezia e mira all'efficientamento energetico di edifici pubblici e illuminazione stradale in 25 Comuni.

**Life Veneto Adapt:** Il Progetto Veneto Adapt è strategico nel percorso della Città metropolitana come ente coordinatore del Patto dei Sindaci; in tale ruolo la Città metropolitana ha ad oggi supportato 39 Comuni del proprio territorio, che hanno elaborato un totale di 38 PAES. L'obiettivo del progetto è quello di predisporre gli strumenti conoscitivi per dare la possibilità ai Comuni di implementare le previsioni relative all'adattamento del territorio ai cambiamenti climatici direttamente nei PAES esistenti, oppure di effettuare la transizione dal PAES al PAESC. Il progetto, presentato a settembre 2016 è stato finanziato ad aprile 2017 con € 179.986,00 per la CmVE.

#### **Progetti presentati attualmente oggetto di valutazione:**

##### **Interreg Italia – Croazia call 2017:**

- **ASTeRISK – Adriatic Sea: TErritorial Research, Innovation and Sustainable Knowledge:** Il progetto è finalizzato alla valorizzazione di siti e percorsi culturali minori con lo scopo di delocalizzare i flussi turistici dalle vicine località più conosciute e che necessitano di essere decongestionate. La partecipazione della CmVE nel progetto è volta alla valorizzazione e alla promozione ai fini turistici dell'itinerario "Museo di Torcello e Museo nazionale di Altino e Parco Archeologico, con eventuali ulteriori

estensioni ad analoghi siti nel territorio metropolitano”.

- **SAGE – Safeguarding cultural heritaGE:** Il progetto ha lo scopo di salvaguardare e valorizzare il patrimonio culturale, attraverso le seguenti azioni mirate: analisi dei beni museali a rischio per calamità attraverso la sistematizzazione dei beni museali e i relativi depositi; analisi del rischio e redazione di protocolli di intervento; sviluppo di sistemi di salvaguardia, attraverso la digitalizzazione dei beni museali classificati; predisposizione di un comune museo virtuale per la promozione e la valorizzazione dei beni.

#### **Interreg Italia – Slovenia – Bando Progetti strategici 2018:**

- **VISFRIM – Vipava/Vipacco and tranSboundary river basins Flood Risk Management:** Il progetto ha lo scopo di produrre una modellazione delle aree a diversa pericolosità di rischio idraulico funzionale anche al piano di gestione del rischio alluvioni, mettendo a punto uno strumento condiviso sia per la raccolta dati che per l'applicazione delle modellazioni.
- **SECAP – Supporto alle politiche energetiche e di adattamento climatico:** Il progetto si propone di offrire ai Comuni dell'area programma Italia-Slovenia un supporto concreto per l'attuazione delle politiche di sostenibilità energetica e adattamento climatico, che si concretizzano nell'evoluzione dei PAES in PAESC.
- **CROSSIT SAFER – Cooperazione transfrontaliera tra Slovenia e Italia per una regione più sicura:** Il progetto si propone di gestire le emergenze sismiche e da incendio boschivo in modo coordinato, attraverso la condivisione delle conoscenze e uno scambio di buone pratiche a livello transfrontaliero.

#### **HORIZON 2020 – Programma di ricerca e innovazione:**

- **SPROUT – Sustainable policy response to urban mobility transition:** Il progetto prevede una serie di progetti pilota, proposti dai numerosi partners in ambito europeo, relativi alla movimentazione sostenibile di merci e/o passeggeri. Il progetto proposto da CmVE ha lo scopo di ottimizzare l'utilizzo delle flotte all'interno dell'area lagunare attraverso una razionale integrazione tra gli spostamenti di merci e passeggeri, monitorata da un sistema di controllo tecnologicamente avanzato. Il progetto ha superato la prima call e attualmente i partners stanno predisponendo la documentazione richiesta per il superamento della seconda call, la scadenza della quale è prevista per settembre 2018.

### **Paragrafo 3.4 FONTI DI FINANZIAMENTO NAZIONALI E REGIONALI**

La Città metropolitana di Venezia intende avvalersi di tutte le possibili fonti di finanziamento nazionali, regionali e locali utili che si renderanno di volta in volta disponibili, ai fini dell'implementazione del Piano Strategico e in generale per il conseguimento degli scopi previsti da Statuto.

A titolo esemplificativo si segnalano i seguenti bandi cui CMVE ha partecipato a partire dal 2016:

- **BANDO PERIFERIE:** nell'agosto 2016 la Città metropolitana di Venezia ha presentato il progetto **RE.MOVE**. (REcupero periferie e MOBilità sostenibile per la città metropolitana di VEnezia) per i finanziamenti previsti

dal "Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia", di cui al DPCM 25 maggio 2016. In tale occasione, CmVE ha formulato una proposta condivisa e cofinanziata sia da amministrazioni comunali che da soggetti privati, strutturata su due asset complementari e integrati: il potenziamento della connettività e l'accessibilità intra-metropoli per la ricucitura del tessuto insediativo diffuso tipico della metropoli veneziana e la riconnessione delle periferie (asset mobilità sostenibile); recupero e rifunzionalizzazione di strutture edilizie esistenti per finalità di interesse pubblico per la riqualificazione e rivitalizzazione delle aree periferiche (asset rifunzionalizzazione edifici). Il progetto presentato prevede, inoltre, la redazione di appositi piani, il Piano per la mobilità metropolitana, il Piano del marketing territoriale metropolitano e il Piano di trasformazione digitale metropolitano, che andranno ad implementare il Piano Strategico e ad integrare gli interventi previsti nelle linee strategiche metropolitane. L'importo complessivamente richiesto è pari a € 38.727.000. Il progetto è stato finanziato con Delibera CIPE n. 2 del 03/03/2017. La CmVE ha sottoscritto la convenzione con la PCM in data 26/01/2018 e il progetto è stato avviato il 9 aprile 2018.

- **BANDO MOBILITÀ SOSTENIBILE** il bando pubblicato con decreto ministeriale n. 208 del 20 luglio 2016 concede dei finanziamenti agli enti locali fino ad 1 milione di euro per progetti che riguardano la mobilità sostenibile casa-scuola, casa-lavoro. La Città metropolitana ha presentato un apposito progetto **MO.VE.S.** (Mobilità sostenibile nel territorio Veneziano e nelle Scuole) che, coinvolgendo 41 istituti secondari di II grado del territorio metropolitano, prevede sia interventi infrastrutturali che iniziative di mobility management. L'importo complessivamente richiesto è pari a € 936.960,00. Il progetto è stato finanziato con l'approvazione del POD con Decreto Direttoriale MATTM in data 30/01/2018.
- **Avviso per il finanziamento di interventi volti al trasferimento, all'evoluzione e alla diffusione di buone pratiche attraverso Open Community PA 2020 nell'ambito del PON Governance 3, Azione 3.1.1 - "Realizzazione di azioni orizzontali per tutta la Pubblica Amministrazione funzionali al presidio e alla maggiore efficienza del processo di decisione della governance multilivello dei programmi di investimento pubblico".** La CmVE ha presentato il **Progetto DeSK** che prevede il riuso del portale di Knowledge Territoriale (K.T.) <http://geodbt.cittametropolitana.mi.it/> a supporto della conoscenza del territorio; buona pratica adottata e sviluppata da Città metropolitana di Milano per l'erogazione di servizi di concertazione, partecipazione e di Decision Support System per la creazione e la consultazione di indicatori territoriali. Il riuso coinvolge altri 3 enti di area vasta e permette di dare avvio a progetti di aggregazione di servizi di innovazione a scala sovracomunale. Il progetto è stato finanziato per 700.000 euro. La convenzione tra CmVE e l'Agenzia per la Coesione Territoriale è stata sottoscritta in data 3 maggio 2018.

- **FINANZIAMENTO MIUR: 7.225.000 euro** per interventi di manutenzione straordinaria, per molti degli oltre settanta complessi scolastici e 40 palestre della Città metropolitana.
- **PROGETTO METROPOLI STRATEGICHE**, che si realizza attraverso la convenzione sottoscritta con ANCI nell'ambito dell'ASSE 3 – Obiettivo specifico 3.1. “Miglioramento della Governance multilivello e della capacità amministrativa e tecnica delle Pubbliche Amministrazioni nei programmi di investimento pubblico” – Azione 3.1.5 “interventi mirati di accompagnamento del processo di riforma degli Enti locali con riferimento all’attuazione delle politiche sostenute dal FESR e in chiave complementare agli interventi previsti in Asse 1” del PON Governance e Capacità Istituzionale 2014-2020. I progetti presentati dalla CmVE sono stati finanziati per un valore pari a € 120.000,00 euro.
- **BANDO AMIANTO 2017** il bando è stato approvato con Decreto del MATTM n. 1 del 10/01/2017. La CmVE è stata finanziata con Decreto n. 510 del 27/11/2017 per un importo di 15.000 euro.
- **Ministero dei Trasporti** - Programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e Città metropolitane. Il decreto MIT 16/02/2018 ha assegnato alla CMVE euro 18.622.370,76 ripartiti su 6 anni. Per il 2018, il 1 giugno la CmVE ha presentato progetti per un importo di 1.379.434,00 euro.

Partecipazione a bandi – progetti attualmente in fase di valutazione:

- **Bando CONI 08/12/2017** nuove proposte di intervento per la realizzazione, la rigenerazione o il completamento di impianti sportivi per un importo massimo di euro 2.000.000. La CmVE ha presentato un progetto per il nuovo impianto sportivo della cittadella scolastica di Dolo.
- **DGR 511/2018** Interventi straordinari per l'edilizia scolastica. Avviso Pubblico per la presentazione delle istanze per la formazione del Piano triennale per l'edilizia scolastica 2018-2020 e relativi Piani annuali ai sensi del decreto Min. Economia e delle Finanze del 03/01/2018. La CmVE ha presentato progetti per lavori in 10 istituti scolastici per un importo complessivo di euro 14.459.920,00.

Infine, il Comune di Venezia ha sottoscritto con il Governo Italiano, il 26 novembre 2016, il “Patto per lo sviluppo della Città di Venezia”, che riconoscendo la specificità della Città e le peculiarità morfologiche di Venezia, individua uno stanziamento di 457 milioni di euro per una lunga serie di interventi nella Laguna e nella Città di Venezia. Il Governo, sottoscrivendo tale Patto, non solo ha riconosciuto che Venezia è una città di eccezionale valore universale e va sostenuta anche economicamente, ma ha condiviso un disegno strutturato e allargato di città, che si fonda su un'idea di progresso, di lavoro, d'innovazione e di futuro per le nuove generazioni, alla quale potrà attingere l'intero territorio metropolitano.



# MODALITÀ DI COSTRUZIONE E ATTUAZIONE DEL PIANO STRATEGICO



La pianificazione strategica, intesa come **vision** condivisa del futuro propria di un determinato territorio, praticata con successo in molte metropoli mondiali, non è estranea alla nostra esperienza. Ad oggi, infatti, sono circa quaranta le città italiane che l'hanno sperimentata, in buona parte prima dell'entrata in vigore della Legge 7 aprile 2014, n. 56, quindi quale processo libero nelle forme e nei fini, con forte valenza partecipativa e aggregante su base volontaria.

Lo stesso Comune di Venezia, ancora nel 2004, aveva adottato un proprio piano strategico, seppur limitato ad alcune tematiche (gestione del turismo di massa, riqualificazione dell'area industriale di Marghera, rapporto tra centro storico e terraferma e sinergie con i vicini poli di Padova e Treviso). Il Piano del 2004 non è poi stato più coltivato, né ha trovato l'adesione della Regione e dell'allora Provincia, segno forse della necessità di una più convinta offerta partecipativa ai territori circostanti e ai relativi attori pubblici e privati. Con l'entrata in vigore della Legge 7 aprile 2014, n. 56, la pianificazione strategica assume valenza di funzione fondamentale e il Piano diventa atto amministrativo obbligatorio e autonomamente giudiziabile. Più precisamente, il Piano previsto dalla legge n. 56:

“...costituisce atto di indirizzo per l'ente e per l'esercizio delle funzioni dei comuni e delle unioni di comuni compresi nel (predetto) territorio, anche in relazione all'esercizio di funzioni delegate o assegnate dalle regioni, nel rispetto delle leggi delle regioni nelle materie di loro competenza.” (art. 1, comma 44, lettera a, legge 7 aprile 2014, n. 56). Il legislatore, consapevole della libertà di forme e contenuti con



la quale si sono nel tempo evolute le esperienze di pianificazione strategica, ha ritenuto opportuno essere il meno possibile vincolante e sfumarne il grado di coerenza nei confronti degli altri livelli di governo del territorio.

Compete dunque allo Statuto di ogni Città configurare l'essenza dei rispettivi Piani strategici e ad ogni singolo Piano definire modalità e condizioni per la propria costruzione, attuazione, monitoraggio e aggiornamento.

Come lo Statuto della Città metropolitana di Venezia è stato pensato in forma leggera e snella, così il Piano Strategico è stato da questo disciplinato connotandolo quale strumento di governance, più che di government, valorizzando il ruolo dei Sindaci quali massimi rappresentanti delle proprie comunità e lasciando ampio margine alla condivisione e partecipazione dei territori, attraverso le diverse forme di rappresentanza a tutti i livelli.

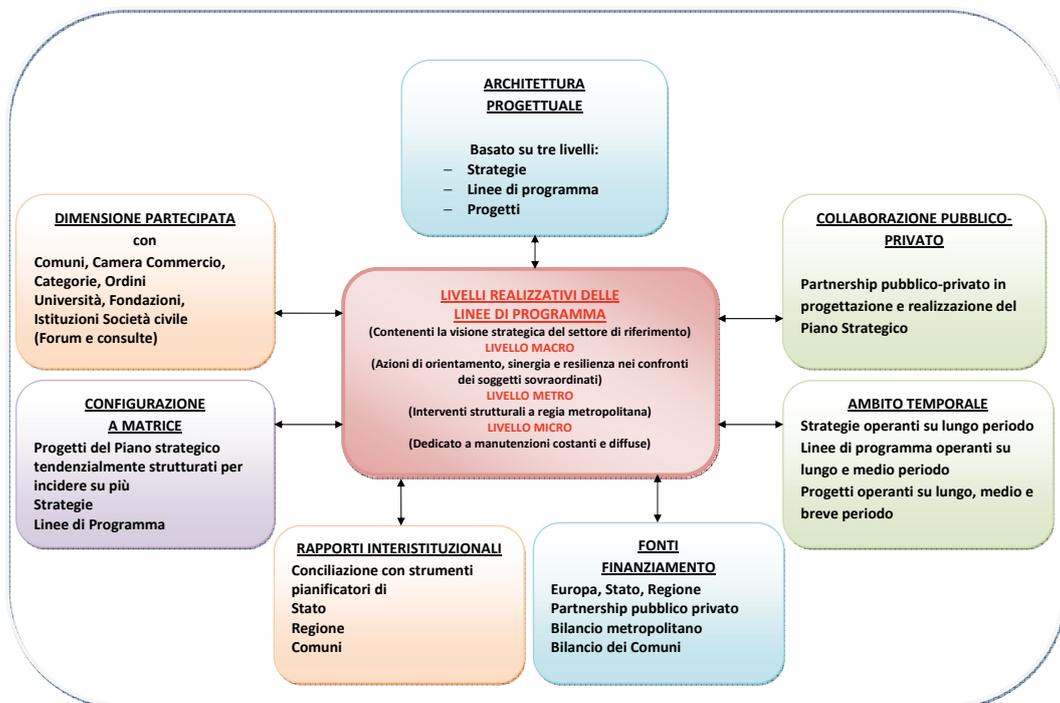
Di seguito, si illustrano i criteri e le modalità di configurazione che ispirano la redazione del primo Piano strategico della Città metropolitana di Venezia.

#### Paragrafo 4.1 FATTORI DEL PIANO STRATEGICO GOVERNARE INSIEME

Il tema della programmazione strategica richiede un nuovo approccio, che superi quello basato, ieri, sulla relazione previsionale e programmatica, oggi sul Documento Unico di Programmazione (D.U.P.), sul sistema dei bilanci, sulla pianificazione territoriale di coordinamento e sugli altri strumenti settoriali.

#### FATTORI DEL PIANO STRATEGICO METROPOLITANO

Il Piano strategico è pensato quale programmazione multidimensionale, nel cui ambito si intersecano e compenetrano diversi fattori, in particolare:



- **L'ARCHITETTURA PROGETTUALE**, basata sull'analisi dei dati del contesto territoriale, economico e sociale, da cui si ricavano strategie generali e linee di programma settoriali che rappresentano la vision metropolitana, nell'ambito della quale si innestano, nella fase attuativa, progetti e interventi di varie dimensioni.
  - **LA CONFIGURAZIONE A MATRICE**, che vede ogni linea di programma incidere su più strategie e i singoli progetti operare su diverse linee di programma.
  - **IL LIVELLO REALIZZATIVO**, che vede lo sviluppo del Piano su tre livelli:
    - ✓ Il livello **MACRO**, che comprende gli interventi sovra-metropolitani, rispetto ai quali, pur non avendo possibilità di incidere direttamente, si prevedono azioni di orientamento, sinergia e resilienza;
    - ✓ Il livello **METRO**, che comprende interventi di impatto, realizzabili in ambito metropolitano (sostenuti non solo con il bilancio di CmVE e dei Comuni ma, possibilmente anche con i fondi della U.E. od attraverso la partnership P.P.);
    - ✓ Il livello **MICRO**, che comprende interventi di rigenerazione, consolidamento e manutenzione, con una azione costante e diffusa sul territorio (da realizzare prevalentemente con fondi di CmVE e dei Comuni aderenti).
  - **LA DIMENSIONE PARTECIPATA**, che richiede il vaglio e la condivisione delle strategie del Piano da parte dei Comuni, organizzati in zone territoriali, delle Università, della Camera di Commercio, delle Categorie, degli Ordini e della società civile, attraverso un trasparente percorso di ascolto del territorio a cura del Sindaco e dei suoi delegati e l'utilizzo del Forum previsto dallo Statuto.
  - **I RAPPORTI INTERISTITUZIONALI**, nel cui ambito si cerca la conciliazione tra la programmazione della U.E. (in particolare attraverso la partecipazione ai bandi finanziati dall'Unione), dello Stato (attraverso la legge finanziaria, le leggi di settore, etc), della Regione (attraverso il Piano di sviluppo regionale, il Piano territoriale regionale di coordinamento, le leggi di settore, gli accordi attuativi delle funzioni attribuite e delegate ...) e infine, last but not least, quella dei Comuni (attraverso i rispettivi D.U.P.);
  - **LA COLLABORAZIONE PUBBLICO-PRIVATO (P.P.P.)**, per cui la progettazione e attuazione del Piano beneficia anche degli apporti dei privati, sulla base degli strumenti attivati a livello di partnership;
  - **L'AMBITO TEMPORALE**, che prende in considerazione sia il lungo periodo (considerato nelle strategie generali e nelle linee settoriali di programma) che il medio e breve (interventi prontamente realizzabili e progetti cantierabili individuati nella fase attuativa);
  - **LA RICERCA ED ACQUISIZIONE DELLE FONTI DI FINANZIAMENTO**, sfruttando tutte le opportunità offerte a livello internazionale, nazionale, regionale, dal cofinanziamento dei Comuni e a livello di partnership pubblico-privato.
- In sostanza, l'elemento qualificante del Piano strategico è riuscire a combinare in termini virtuosi i diversi fattori, livelli e ambiti di intervento. Questo approccio è peraltro frutto di una interpretazione della legge di riforma "Delrio" che considera non casuale la mancata definizione normativa dei paradigmi del Piano strategico: lasciando libertà di configurazione, il legislatore ha voluto liberare proprio le molteplici possibili combinazioni di tutti gli elementi utilizzabili, con valorizzazione delle loro peculiarità e potenzialità, demandando alla rispettiva governance la responsabilità e le fortune del proprio sviluppo.

## Paragrafo 4.2 VALENZA DEL PIANO STRATEGICO METROPOLITANO

Una volta definita la struttura del Piano strategico nella matrice composta, a scalare, da:

- analisi del contesto;
- strategie generali;
- linee di programma settoriali,

se ne prevede il confronto con la realtà amministrata, al fine di definirne il livello di effettività e incidenza nel complesso sistema delle fonti normative, nei rapporti tra enti dotati di pari dignità costituzionale e autonomia regolamentare, e al contempo offrirlo quale terreno ove ricercare e realizzare opportunità di partnership.

Allo scopo, si individuano i seguenti elementi fondamentali:

- l'ampio spazio di manovra concesso dal legislatore, che ha definito il Piano strategico quale "atto di indirizzo per l'ente e per l'esercizio delle funzioni dei comuni e delle unioni di comuni compresi nel territorio", ma, molto opportunamente, non ne ha fissato i contenuti e la coerenza nei confronti dei soggetti terzi nel cui ambito di azione è destinato ad incidere (art 1, comma 44, lettera a, della legge n. 56/2014);
- la cornice dello Statuto metropolitano che, sotto questo profilo, ha lasciato agli enti locali metropolitani facoltà di adesione, facendo discendere, dal mancato adeguamento della propria pianificazione agli obiettivi del Piano strategico, unicamente l'esclusione dai relativi interventi e finanziamenti (art. 7, comma 1, lettera c);
- la comune strumentazione programmatico-amministrativa prescritta dalla legge alle Città metropolitane e ai Comuni con il Documento Unico di Programmazione (D.U.P.), attraverso il quale i singoli enti potranno modellare il recepimento delle previsioni del Piano strategico, salvaguardandone la natura di atto di indirizzo condiviso e allo stesso tempo non invasivo;
- la grande importanza riconosciuta dallo Statuto metropolitano alla partnership e al processo partecipativo, per cui le linee strategiche del Piano possono essere supportate da accordi programmatici e di partenariato con soggetti pubblici e privati (art. 7, comma 4).

Combinando i suddetti elementi, si stabilisce che:

- ➔ il Piano strategico è atto di indirizzo nei confronti della Città e dei Comuni metropolitani con riferimento ai contenuti delle proprie linee strategiche generali e linee di programma settoriali, che dovranno essere considerate e, ove necessario, armonizzate nell'ambito delle sezioni strategiche dei rispettivi D.U.P.;
- ➔ i progetti e gli interventi attuativi delle strategie generali e delle linee di programma settoriali del Piano strategico definitivamente approvato dal Consiglio metropolitano, una volta riconosciuti tali attraverso un apposito, continuo e agile percorso di validazione tecnica, di confronto partecipativo e di verifica di conformità, assumono dimensione strategica, ma impegnano Città, Comuni metropolitani e privati solo se e una volta recepiti e finanziati nella sezione operativa dei rispettivi DUP e/o in altri specifici atti di programmazione/pianificazione, oppure oggetto di convenzioni/contratti.

- ➔ i soggetti istituzionali e i partner privati, infatti, possono non solo aderire ai singoli interventi realizzativi del Piano con le modalità previste al precedente punto, ma essere parte attiva del processo di pianificazione strategica metropolitana proponendo, con le modalità partecipative previste dallo Statuto e dal Regolamento, ulteriori interventi in coerenza con le singole linee di programma settoriali.

### Paragrafo 4.3 COLLABORAZIONE TRA ISTITUZIONI

La legge “Delrio” e lo Statuto metropolitano valorizzano espressamente la collaborazione tra istituzioni quale fattore di successo del Piano strategico.

In particolare, l’art 7, comma 1, lettera b), dello Statuto prevede che il Piano strategico ricerchi compatibilità e sinergie con la programmazione regionale, avendo particolare riferimento alle funzioni attribuite in sede di riordino. Allo scopo, in tutto od in parte, può essere concordato con la Regione e contenere condivisi documenti di conciliazione; in tale ambito potrà essere coltivata una Intesa Generale Quadro tra Regione Veneto e Città metropolitana di Venezia per la costituzione di una sede istituzionale di indirizzo e individuazione di obiettivi programmatici che consentano la conciliazione del PSM con il Piano regionale di sviluppo e gli altri atti di pianificazione generale.

Si potranno prevedere altresì forme di cooperazione con altre istituzioni, e in particolare la definizione:

- di accordi di collaborazione con agenzie e organismi di sviluppo (GAL, GAC, Unesco, OCSE), a supporto della competitività del territorio e delle imprese, per rafforzare forme di cooperazione e di progettazione di interventi da finanziare, direttamente o tramite la Regione, con fondi comunitari; di protocolli di intesa con vari enti e istituzioni per azioni funzionali alla realizzazione dell’Agenda digitale italiana ed europea, con l’obiettivo di favorire lo sviluppo delle comunità intelligenti, la diffusione della rete a banda ultralarga, fissa e mobile e dei relativi servizi, non trascurando la copertura delle aree a bassa densità abitativa, la valorizzazione digitale dei beni culturali e paesaggistici, della sostenibilità ambientale, dei trasporti e della logistica, della difesa e della sicurezza, mantenendo e incrementando la presenza di competenze nell’ambito della ricerca e innovazione imprenditoriale;
- di un programma di coinvolgimento delle Intese Programmatiche d’Area (IPA: ai sensi della l.r.35/2001, art. 5 e sulla base della DGR 3517 del 6 novembre 2007, le IPA del territorio metropolitano sono: IPA Centro Sud della Provincia di Venezia; IPA Riviera del Brenta; IPA Miranese, IPA Veneto Orientale) e delle Conferenze dei Sindaci per recepire suggerimenti e indicazioni utili alla redazione del Piano;
- di protocolli operativi con vari soggetti istituzionali (Prefettura, Forze dell’ordine, Autorità di P.S. e giudiziarie, articolazioni periferiche di vari ministeri, C.C.I.A.A., Aziende sanitarie, Ordini professionali, Regione, Comuni e loro associazioni) per il monitoraggio, la prevenzione e contrasto di fenomeni incidenti sul tema della sicurezza e del disagio sociale (violenza domestica, fenomeno migratorio, gioco illegale, contraffazione e vendita abusiva di prodotti inquinamento ambientale).

#### Paragrafo 4.4 CONOSCENZA CONDIVISA

Un fattore innovativo e distintivo del Piano è relativo alla conoscenza, necessaria a declinare strategie e linee di programma, nonché ad articolarne l'attuazione ed efficacia.

Lo Statuto metropolitano, all'art. 7, comma 2, prevede espressamente che per la redazione e aggiornamento del Piano strategico e della connessa pianificazione di settore, possono essere costituite, con le università, gli istituti di ricerca strutture di co-progettazione regolamentate da apposita convenzione.

La conoscenza condivisa del Piano strategico potrà essere realizzata anche attraverso l'utilizzo di un Portale WEB-GIS che funga da Decision Support System per la cabina di regia e per l'ufficio di piano, al fine di valutare, discutere e validare le singole proposte progettuali in sede attuativa.

#### Paragrafo 4.5 PARTNERSHIP PUBBLICO-PRIVATO

Ai sensi dell'art 7, comma 4, dello Statuto metropolitano, "Le linee di programma del Piano strategico possono essere supportate da accordi programmatici e di partenariato con soggetti pubblici e privati interessati alla loro attuazione". Potranno quindi individuarsi forme di promozione nazionale e internazionale di CmVE finalizzate alla definizione di accordi di partenariato con soggetti interessati ad investire in specifici progetti di sviluppo delle linee di programma del Piano Strategico metropolitano. In questo senso si prevedono appositi protocolli di intesa:

- con Camera di Commercio e le rappresentanze delle categorie produttive (Confindustria, Confcommercio, Confartigianato, Confagricoltura etc ...) per la promozione internazionale di CmVE, dei prodotti del territorio e la ricerca di partner investitori sulle linee di programma del Piano. La proposta consente alle categorie di partecipare alla governance metropolitana dotandola di un importante supporto finanziario;
- con la Fondazione Agenzia di Sviluppo, la cui mission è altamente sinergica rispetto alla realizzazione del Piano;
- con gli operatori e le loro rappresentanze nei vari settori di interesse del Piano, per la creazione di tavoli di lavoro od iniziative di animazione e disseminazione nel territorio.

## Paragrafo 4.6 ROAD MAP

Il processo di pianificazione strategica è regolato nelle sue caratteristiche generali dall'art. 7 dello Statuto metropolitano, e più precisamente dai commi 5, 6 e 7 per quanto riguarda il metodo partecipativo e approvativo, per cui:

“5. Il Piano strategico viene adottato, sentiti i rappresentanti delle zone omogenee, dal Consiglio metropolitano, pubblicato nel sito istituzionale e sottoposto, nei successivi trenta giorni, alle osservazioni dei rappresentanti della società civile, delle categorie, degli ordini professionali e dei sindacati riuniti nel Forum permanente.

6. La Conferenza metropolitana si esprime sul testo adottato dal Consiglio e sulle osservazioni pervenute entro sessanta giorni dalla sua pubblicazione.

7. Il Consiglio metropolitano approva definitivamente il Piano strategico entro trenta giorni dal parere della Conferenza metropolitana. In caso di parere contrario, il Piano strategico può essere nuovamente presentato alla Conferenza oppure approvato con il voto favorevole di almeno due terzi dei componenti in carica del Consiglio, escluso il Sindaco metropolitano.”

La strutturazione iniziale del Piano strategico è stata seguita da un gruppo di lavoro multidisciplinare composto da dirigenti e funzionari di CmVE, prodromico alla costituzione dell'Ufficio di Piano previsto dall'art 26 dello Statuto. Il gruppo si è avvalso di numerosi documenti di analisi e redazione quali ad esempio: i Piani delle Intese Programmatiche d'Area, la documentazione del “Libro bianco sulle città metropolitane” realizzato nell'ambito del progetto “Start City”<sup>24</sup>; i contributi delle Camere di Commercio di Venezia, Rovigo, Delta Lagunare, della Fondazione Gianni Pellicani, del Veneto orientale, del Miranese e della Riviera del Brenta, il Rapporto dell'amministrazione comunale di Venezia sullo stato di conservazione del Sito Patrimonio Mondiale “Venezia e la sua Laguna”, il Dossier sulla Governance del Turismo, nonché “I dossier delle Città metropolitane - Città metropolitana di Venezia” redatto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento Affari Regionali.

L'elaborazione del Piano avviene attraverso continui upgrade, realizzati mediante strumenti informatici, quale ad esempio Google drive, adatti alla massima condivisione e trasparenza delle informazioni e dei contenuti, e grazie anche al confronto con le esperienze delle altre Città metropolitane attraverso la partecipazione al Tavolo Piani Strategici costituito presso ANCI e l'analisi dei Piani strategici già approvati a Milano, Firenze, Genova e Bologna. È stato altresì utile il raffronto con l'esperienza francese (sulla base del rapporto fornito da Promo PA Fondazione: “Verso un sistema di governance metropolitano: il modello Lione, luglio 2016).

---

<sup>24</sup> Progetto Start City nato dalla collaborazione tra ANCI - Associazione Nazionale Comuni italiani, The European House - Ambrosetti e Intesa Sanpaolo.

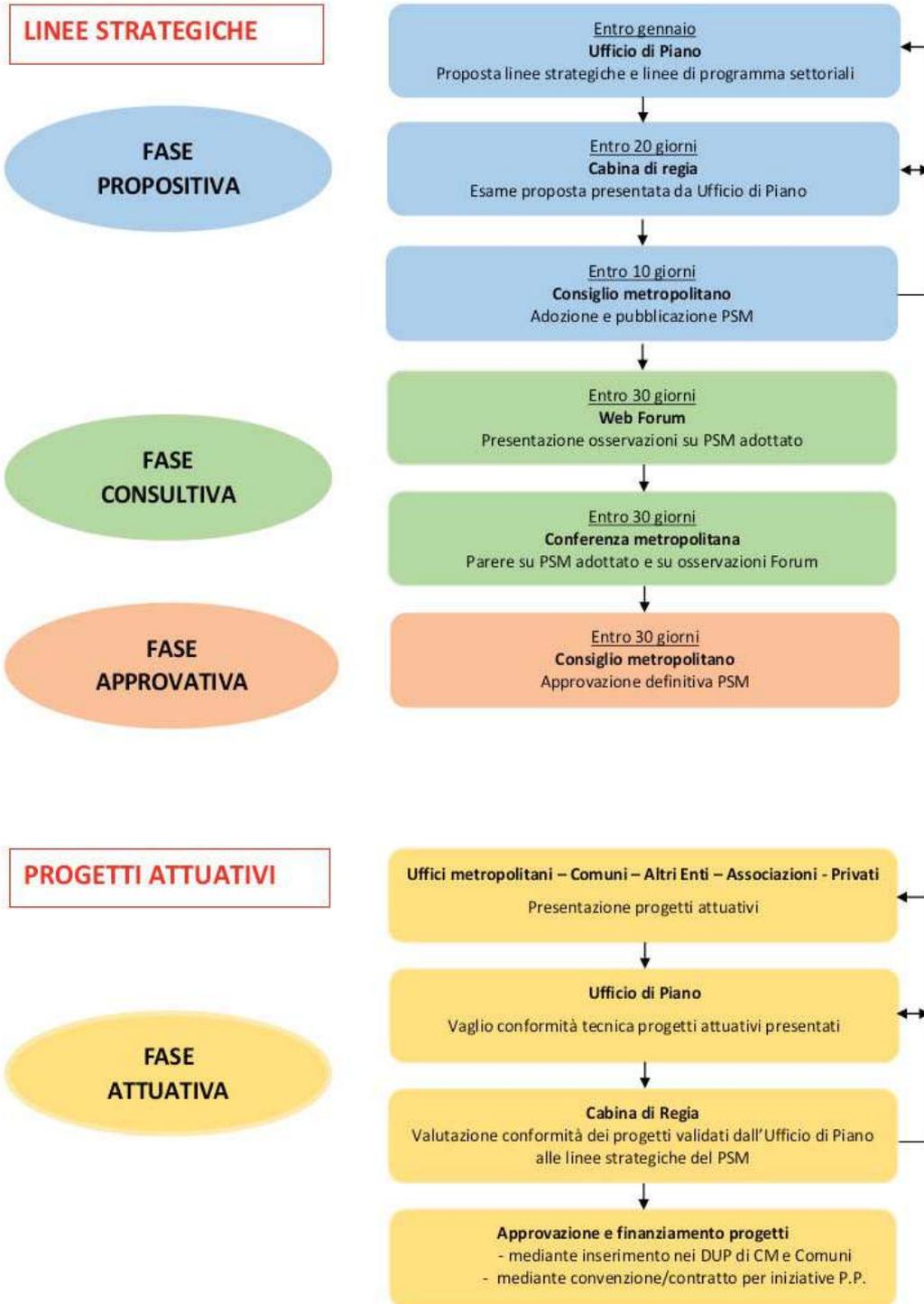
Per raccogliere le esigenze del territorio, sono stati intrapresi percorsi di ascolto e dialogo da parte del Sindaco e dei suoi delegati, ricavando elementi utili per comprendere la vision delle varie zone metropolitane, per verificare la partecipazione a progetti sulle linee prescelte, per valutare i possibili ambiti di esercizio associato di servizi attraverso la definizione di zone omogenee, unioni, o aziende speciali, il convenzionamento per la costituzione di uffici comuni, la delega di funzioni o la richiesta di servizi attraverso CmVE e quant'altro rientrante nella mission metropolitana.

Nel corso della fase di ascolto e coinvolgimento dei soggetti istituzionali e dei principali attori dello sviluppo e della coesione dei territori, il documento preliminare elaborato dagli uffici metropolitani, nella transizione a quello definitivo, viene arricchito sulla base di metodologie, strumenti e processi di approfondimento, confronto, condivisione e co-progettazione tra i quali si prevede:

- la costituzione e regolamentazione di un **Forum permanente metropolitano** operante su apposito **spazio web** realizzato dalla Città metropolitana, ove potranno accreditarsi tutti gli stakeholder riconosciuti di un livello minimo di rappresentatività di interessi collettivi, mediante il quale consentire la conoscenza dei vari contesti territoriali e funzionali di riferimento, la presentazione di osservazioni e, sulla base di un **form predefinito** (vedi scheda riportata al successivo paragrafo 4.7), progetti attuativi di propria iniziativa;
- una struttura tecnica all'interno della Città metropolitana, coincidente con l'Ufficio di Piano previsto dallo Statuto, che avrà il compito di aggiornare le linee strategiche e settoriali del Piano, di formulare proposte progettuali per la loro attuazione, di vagliare l'idoneità e la congruità tecnica dei progetti e delle osservazioni presentati da altri soggetti (Comuni, altri enti, associazioni, società e privati cittadini, sia direttamente che nell'ambito del Forum), nonchè di fornire supporto alla Cabina di Regia e agli organi metropolitani nei loro ambiti decisionali;
- una Cabina di regia, composta dalla competente commissione consiliare e dai rappresentati delle Zone Omogenee costituite, con il compito di focalizzare le strategie e la vision dei vari settori del Piano temperando e assemblando in termini reciprocamente vantaggiosi la vocazione, le aspettative e le proposte delle varie zone territoriali, di supportare il Consiglio metropolitano nella selezione e affinamento della fase strategica, nella valutazione delle osservazioni provenienti dal forum e, nella fase attuativa, di vagliare le proposte progettuali pervenute dai Comuni e dai potenziali partner privati sotto il profilo della loro conformità alle linee del Piano.

L'attivazione di questi ed eventuali altri strumenti nel processo rappresentato nella sottostante figura agevola la collaborazione tra istituzioni, la conoscenza condivisa e la partnership pubblico-privato, che sono la vera cifra distintiva e innovativa del Piano strategico metropolitano rispetto altri strumenti di programmazione assegnati dal legislatore agli enti locali.

**STRUTTURA, FORMAZIONE ED ATTUAZIONE DEL PIANO STRATEGICO  
(A REGIME)**



## Paragrafo 4.7 Scheda progetto



Città metropolitana  
di Venezia

### SCHEDA PROGETTO / INIZIATIVA

<b>Denominazione progetto/iniziativa</b>
<b>Soggetto Proponente</b>
<b>Obiettivi / Finalità</b>
<b>Descrizione sintetica</b>
<b>Beneficiari / Destinatari</b>
<b>Responsabile Progetto / Iniziativa</b>
<b>Livello di riferimento Schema Piano strategico</b>
<input type="checkbox"/> MACRO Area <input type="checkbox"/> METRO Area <input type="checkbox"/> MICRO Area
<b>Ambito territoriale di intervento</b>
<b>Soggetti coinvolti / Partner (Scuole, Enti, Istituzioni, altro)</b>
<b>Tempi di attuazione</b>
<input type="checkbox"/> Annuale <input type="checkbox"/> Triennale <input type="checkbox"/> Pluriennale <input type="checkbox"/> Altro .....
<b>Stato di Attuazione</b>
<input type="checkbox"/> da Avviare <input type="checkbox"/> già Avviato <input type="checkbox"/> già Programmato <input type="checkbox"/> Altro .....
<b>Piano Economico / Investimenti</b>
<b>Fonti di Finanziamento</b>
<b>Riferimento proponente</b> (NB: ciascun proponente può inviare più schede/progetti)
Nome e Cognome                      telefono                      email

**NOTE:**

La scheda è disponibile anche sul sito [www.cittametropolitana.ve.it/pianostrategico](http://www.cittametropolitana.ve.it/pianostrategico)

Dovrà essere inviata via email a [pianostrategico@cittametropolitana.ve.it](mailto:pianostrategico@cittametropolitana.ve.it)

Per informazioni e contatti: Ufficio di Piano tel. 041 2501626-1092-1302-1006-1952

# STRATEGIE GENERALI E PIANIFICAZIONE DI SECONDO LIVELLO



Il Piano Strategico della Città metropolitana di Venezia è organizzato su tre strategie generali e 13 linee di programma per specifici settori, che ne fissano la vision. In questi ambiti strategici si innestano, al fine di concretizzarli, progetti e interventi a vario livello, che saranno presentati, nella fase attuativa, sia da CmVE, che dai singoli comuni e dai partner privati.

Le tre linee strategiche generali del Piano sono riassunte in parole chiave quali:

- IDENTITÀ
- SVILUPPO
- RESILIENZA

La sintesi delle tre strategie mira a coinvolgere tutti i principali attori metropolitani in una piena governance dei fattori di sviluppo del territorio che, sulla base della pianificazione coordinata di infrastrutture, insediamenti e servizi, assicurerà la salvaguardia, l'adattamento, il dimensionamento ideale, la valorizzazione e l'internazionalizzazione dell'identità e dei modelli del sistema veneziano.



## Paragrafo 5.1 IDENTITÀ

Il tema identitario della Città metropolitana di Venezia comprende diversi punti di vista.

- Il concetto di Città metropolitana non necessariamente coincide con quello di grande area urbana, ma include anche quello di rete di centri integrati grazie a condivise forme di governance.

- La scelta del legislatore di far coincidere il territorio della Città metropolitana con quello dell'ex Provincia di Venezia, probabilmente necessitata da fattori contingenti, è quindi concettualmente e funzionalmente migliorabile laddove trascura la dimensione ottimale delle relazioni e dei sistemi territoriali (ambientali, infrastrutturali, urbani, etc.), pertanto è necessario: **assicurare una ottimale dimensione funzionale del territorio, che prenda in considerazione l'intero bacino idrografico di riferimento**
- La riforma "Delrio" ha assegnato alle città metropolitane importanti funzioni, legittimando le attese di un ente in grado di fare sintesi delle varie istanze e di risolvere i paralizzanti conflitti di competenza tra i diversi attori operanti nel territorio, onde assumere con flessibilità e velocità le decisioni necessarie ad assicurarne lo sviluppo economico-sociale. Tuttavia, la stessa riforma non ha corredato tali funzioni della necessaria coerenza. Stato e Regione non vi hanno dato al momento pienamente seguito, mancando di adeguare coerentemente tutta la legislazione di settore e conferendo alla Città metropolitana le necessarie competenze amministrative. Pertanto, pur sposando un modello di gestione basato sulla governance piuttosto che sul government, è necessario: **rivendicare da Stato e Regione una legislazione di settore attributiva di contenuti ed effettività alle funzioni metropolitane fondamentali nonché di nuove risorse finanziarie e competenze amministrative funzionali al ruolo di ente vocato alla pianificazione strategica del proprio territorio**
- Le funzioni fondamentali previste all'art. 1, comma 44, della legge n. 56/2014 assegnano alle città metropolitane una mission che richiede un forte interlocutore istituzionale nella rappresentazione dei primari interessi sottesi a tali funzioni e una sostanziale mutazione organizzativa rispetto alla preesistente Provincia. È richiesto pertanto sia il rafforzamento della legittimazione popolare degli organi di indirizzo politico, sia una struttura non solo erogatrice di servizi allo sportello o sul territorio, ma anche e soprattutto in grado di analizzare, pianificare e programmare in un contesto di area vasta con una pluralità di soggetti regolatori e portatori di interessi, nonché di accreditarsi come tale in ambito metropolitano, nazionale e internazionale: **appoggiare la novella della legge n. 56 per il rafforzamento della legittimazione popolare del Sindaco metropolitano e ristrutturare gli uffici e servizi con rinnovo di professionalità e di metodi di lavoro, associando la nuova identità metropolitana e le opportunità del territorio ad idonee forme di governance, comunicazione, e autofinanziamento**

In sostanza, si propone un grande patto sociale e civile tra tutti i cittadini e le Istituzioni, che trovi le basi sulla conoscenza, il recupero e la valorizzazione delle proprie tradizioni, del tessuto culturale, religioso, sociale del nostro territorio, con l'obiettivo di far nascere la consapevolezza di una "identità metropolitana", perfettamente complementare al sentimento di appartenenza alla propria comunità locale, e percepita come un vantaggio competitivo (concretizzabile, ad esempio, con un regime di scontistica, agevolazioni, priority).

## Paragrafo 5.2 SVILUPPO

Il tema dello sviluppo della comunità metropolitana si basa su un paradigma fondamentale, dal quale far discendere infinite applicazioni virtuose e senza il quale mancherebbe quella trama in grado di sostenere e dare un contesto a tutte le possibili azioni settoriali:

**è necessario integrare tra loro tutte le infrastrutture afferenti il sistema logistico e ricondurle a coerenza con il sistema insediativo, produttivo e dei servizi.**

Il territorio metropolitano è caratterizzato da un sistema insediativo multipolare, il cui sviluppo è storicamente avvenuto per “contiguità e addensamento”, spesso in maniera sconnessa con il sistema infrastrutturale e dei servizi. La Città metropolitana dovrà relazionare l’attuale sistema multipolare con le politiche per la logistica e le infrastrutture, sviluppando azioni che assicurino la gerarchia dei flussi di persone e merci, una maggior funzionalità dei poli, dei servizi, l’accesso agevolato e guidato alle destinazioni turistiche e la necessaria tutela del patrimonio ambientale e paesaggistico, favorendo:

- il collegamento ai corridoi europei “Scandinavo”, “Mediterraneo” e “Baltico-Adriatico” e alla rete viaria nazionale attraverso le direttrici infrastrutturali alla A4; l’accesso dei territori metropolitani alla A22 (Modena-Bolzano), alla A31 (Valdastico Nord e sud), alla A13 (Padova – Bologna) e alla A27 (Venezia – Belluno); le connessioni con i litorali;
- il collegamento intermodale tra porto, aeroporto, nodo ferroviario e autostradale di Venezia-Mestre con gli altri principali scali del nord est e quelli confinanti di rango metropolitano (interporto di Padova e di Portogruaro), sviluppando la specializzazione competitiva e cercando di cogliere i vantaggi derivanti dal possibile ampliamento dell’attuale Zona Franca portuale e/o dalla possibile istituzione della Zona Economica Speciale;
- una gestione unitaria e integrata dei servizi di TPL afferenti l’intero bacino, mediante un’integrazione ferro-gomma (TPL-SFMR), esteso anche oltre i meri confini amministrativi metropolitani, da esercitare attraverso il ruolo di Ente di Governo con graduali e concordate forme di tariffazione integrata (biglietto unico) con le zone urbane delle confinanti province di Padova, Treviso, Pordenone e Udine, per dare efficace risposta alla domanda di pendolarismo casa-scuola-lavoro, di “slow (soft)-mobility” e di turismo diffuso e gemellato;
- il rafforzamento dei poli produttivi, salvaguardando le produzioni locali e le specialità del territorio (agricoltura, vetro, merletto, calzature, ittico, orticoltura, ecc.) e promuovendo processi di innovazione quali fattori competitivi del territorio metropolitano;
- il processo di internazionalizzazione della produzione, estendendo le suggestioni del brand di Venezia - dal significato intrinseco di: bellezza, unicità, arte e stupore - a tutti i prodotti e le aziende del territorio, per acquisire nuove quote di esportazioni e attrarre investimenti pubblico-privati in linea con le strategie europee di investimento. È necessario che tutta l’area metropolitana venga percepita come un “unicum”;
- un modello di sviluppo che parta dall’inclusione di Venezia e della sua

laguna quale patrimonio mondiale dell'umanità. In questo senso si incardina il concetto di "buffer zone", che, da mero strumento di tutela, superate le rigide visioni statiche legate ad un approccio vincolistico, troverà piena espressione di "sviluppo sostenibile" mediante l'identificazione di specifiche idee progettuali, quali:

- ✓ un sistema integrato di gestione delle acque superficiali che riduca il rischio idraulico e qualifichi il territorio appartenente al bacino scolante;
- ✓ un sistema di corridoi ecologici, costituenti la Rete Ecologica metropolitana, connessi ai principali corsi d'acqua e ai principali ambiti naturalistici;
- ✓ un piano turistico per limitare l'impatto su Venezia città storica ed estendere l'offerta a realtà limitrofe accessibili e comunque interconnesse con Venezia;
- uno sviluppo degli insediamenti coerente rispetto alle anzidette strategie, diverso da quello del passato, con limitata occupazione di suolo e regole perequative che permettano di proporzionare i benefici e gli effetti generati dagli insediamenti su tutto il territorio metropolitano;
- lo sviluppo della "città saggia" (wise city), mettendo in atto strategie tese all'ottimizzazione e all'innovazione dei servizi pubblici, tali da porre in relazione le infrastrutture materiali della città con il capitale umano, intellettuale e sociale di chi la abita grazie all'impiego diffuso delle nuove tecnologie della comunicazione, della mobilità, dell'ambiente e dell'efficienza energetica per il miglioramento della qualità della vita dei cittadini e per soddisfare le esigenze di imprese e istituzioni.

### Paragrafo 5.3 RESILIENZA

Il World Economic Forum, nel Rapporto 2016 sui Rischi Globali, mette al primo posto quello relativo al fallimento delle politiche di mitigazione, introducendo la necessità di avviare contestualmente politiche di adattamento al cambiamento climatico, nelle sue molteplici connessioni con altri temi sociali ed economici di portata globale, ma rilevanti anche a scala locale.

**Consapevole di questo scenario, la Città metropolitana di Venezia intende affrontare il tema della resilienza trasformando il Rischio in Opportunità, sotto tutti i possibili molteplici profili, per una migliore qualità della vita.**

Il tema della resilienza assume molteplici significati, a seconda dell'ambito di riferimento, e più precisamente:

Sotto il profilo della salvaguardia e valorizzazione ambientale:

- mitigare il cambiamento climatico, dando priorità alla riqualificazione energetica degli edifici, favorendo nuove tecnologie di mobilità, aggiornando le regolamentazioni per lo sviluppo del territorio. In una parola, significa rigenerare i nostri tessuti urbani;
- adattarsi al cambiamento climatico, salvaguardando le aree naturali residuali e valorizzando la rete ecologica metropolitana. Significa anche riorganizzare la gestione dei nostri ambienti urbani riducendo il rischio idrogeologico non solo con interventi di riparazione ma anche di prevenzione, attuando i piani comunali delle acque e i piani di protezione civile, sensibilizzando la popolazione sui rischi;

- rigenerare l'esistente, dando prospettiva alle politiche di recupero delle aree contaminate, di cui Porto Marghera è l'esempio più emblematico, che vanno bonificate in continuità con il loro riutilizzo;
- diventare flessibili e sinergici, coordinando le competenze simili ma disperse fra vari Enti e istituzioni, rivendicando il trasferimento delle funzioni dell'ex Magistrato alle Acque consone al livello metropolitano e supportando le amministrazioni locali nel controllo preventivo e successivo dell'ambiente.

Sotto il profilo della sicurezza:

- prevedere uno stringente coordinamento tra le diverse forze di Polizia locale attraverso una centrale operativa unica a livello metropolitano, dotata di tecnologie digitali in grado monitorare il territorio e di interfacciarsi in tempo reale con le Forze dell'Ordine, le banche dati a livello nazionale e reagire in tempo reale alle segnalazioni provenienti da portali di ingresso del traffico e dai cittadini attivati attraverso il Controllo di vicinato.
- fornire modelli comportamentali e modalità operative alle strutture pubbliche e ai singoli cittadini per affrontare i rischi del territorio individuati nei piani di protezione civile, dando continuità ed ulteriore impulso alle competenze in materia, sia in forma diretta che associata (formazione, pianificazione, esercitazioni, gestione del volontariato e delle attrezzature, ecc).

Sotto il profilo delle attività sostenibili:

- incentivare l'agricoltura a chilometro zero delle produzioni locali e lo sviluppo di nuove forme di turismo in aderenza con il nuovo brand Venice Green & Healthy, portando ricchezza all'intero territorio metropolitano e sgravando il centro storico di Venezia;
- valorizzare nuove frontiere dell'economia come la Sharing Economy, o economia della condivisione, promuovendo forme di consumo più consapevoli, basate sul riuso invece che sull'acquisto e sull'accesso piuttosto che sulla proprietà, quali lo sharing in senso stretto (dove gli esempi più noti sono il car sharing e il car-pooling), il crowding (pratiche come il crowdfunding e il crowdsourcing), il bartering (il baratto tra privati o aziende) e il making (il movimento dei makers e la riscoperta del fai-da-te), nel pieno rispetto delle normative vigenti nel settore. Al centro ci sono il benessere sociale, il consumo consapevole, il risparmio, le economie di scala e la riduzione degli sprechi, ottenibili implementando fattori quali la fiducia, la disponibilità, una piattaforma informatica e l'individuazione di bisogni comuni.

Sotto il profilo della cultura e dell'innovazione:

- diffondere e rendere accessibile il patrimonio storico e culturale metropolitano in tutto il territorio per salvaguardare il tema dell'identità locale, favorendo al contempo processi di integrazione di tutti i cittadini;
- puntare su una crescente qualità dell'offerta culturale, sostenendo e sviluppando creatività e innovazione in rapporto con Università, enti e istituti di ricerca;
- valorizzare gli importanti giacimenti culturali del territorio metropolitano attraverso un piano nazionale di coinvolgimento del privato.

Sotto il profilo della digitalizzazione dei sistemi e dei servizi:

- progettare una città più inclusiva, sostenibile e partecipata: una wise city estesa a tutto il territorio metropolitano, puntando sulla razionalizzazione delle risorse digitali, sulla realizzazione dell'Agenda digitale e sul riuso di prototipi e buone prassi;
- estendere la banda ultralarga alle zone del territorio metropolitano che ne sono sprovviste; realizzare app di facile utilizzo, anche su base cartografica, per garantire risposte a problemi quotidiani di piccola e media entità (informazioni, simulazioni, modelli di partecipazione e supporto decisionale ...); sviluppare sinergie con il Capoluogo sulla realizzazione dell'agenda digitale”.

Sotto il profilo della coesione e inclusione sociale:

- investire nelle giovani generazioni, innanzitutto assicurando una educazione omogenea e coordinata in tutte le scuole, proponendo la CmVE come soggetto portatore di conoscenza. Obiettivo è diventare l'area con il più basso tasso di disoccupazione del Nord Est. In attuazione della strategia è necessario:
- realizzare nelle scuole un ampio progetto educativo condiviso, posizionato nel contesto dell'alternanza scuola/lavoro, fondato sullo sviluppo della cultura, sulla conoscenza della storia e del patrimonio del territorio, sul consolidamento dell'identità territoriale e sulla valorizzazione delle eccellenze;
- promuovere azioni condivise con gli attori del territorio, incluso il volontariato, nell'ambito della programmazione e gestione dei servizi socio-sanitari per concorrere a dare risposte al mutato fabbisogno di salute dei cittadini;
- progettare un sistema di formazione che, promuovendo la parità di accesso, sia in grado di garantire il rafforzamento delle competenze chiave (hard skills) della cittadinanza lungo l'intero arco della vita e lo sviluppo delle competenze trasversali e innovative (soft e digital skills).

#### Paragrafo 5.4 LA PIANIFICAZIONE DI SECONDO LIVELLO

Le tre strategie generali fondanti il Piano strategico metropolitano di Venezia sono fortemente correlate e interdipendenti, tanto che il successo o l'insuccesso anche di una sola è fattore in grado di condizionare significativamente le altre. Il legame e la coerenza delle singole strategie è dunque un fondamentale elemento aggregante che va considerato con particolare attenzione pure in sede di pianificazione di secondo livello, anche quale momento appropriato per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Al fine di rendere il processo di VAS maggiormente coerente con i richiamati principi dello sviluppo sostenibile, la pianificazione darà evidenza al loro carattere assolutamente trasversale (si vedano gli 11 obiettivi della strategia europea 2030 richiamati al paragrafo 3.2) rendendoli fattore caratteristico e integrante delle pianificazioni di settore.

Si rappresentano dunque i principali documenti che andranno ad integrare il Piano Strategico.

### **Agenda metropolitana**

L'Agenda metropolitana costituisce il metronomo e il termometro dello stato di attuazione del Piano strategico e della pianificazione di secondo livello. Attraverso l'Agenda e l'Ufficio di Piano della Città metropolitana, il Sindaco detta le priorità e le modalità attuative degli interventi previsti, adattandoli alle contingenze, alle modifiche degli scenari, "interpretando" i contenuti degli strumenti programmatici approvati e ponendo, se del caso, le basi per la loro revisione od aggiornamento.

L'Agenda metropolitana terrà conto degli obiettivi fissati dal Piano strategico; ad esempio, con riferimento a quelli di sviluppo sostenibile richiamati al paragrafo 3.2, si potranno introdurre coerenti indicatori di performance nella programmazione delle attività. Ciò anche in sinergia con il progetto di "Agenda per lo sviluppo sostenibile delle Città metropolitane" promosso da ANCI nel 2018, in applicazione della Carta di Bologna.

### **Piano territoriale generale**

Il Piano territoriale generale della Città metropolitana avrà i contenuti sia di coordinamento delle scelte urbanistiche di livello comunale che di definizione delle strutture di comunicazione, delle reti di servizi e di infrastrutture. Il coordinamento del sistema insediativo e infrastrutturale metropolitano, previsto dalla legge "Delrio", garantirà dunque lo sviluppo di tutta l'area metropolitana con regole omogenee. Il Piano territoriale generale, in attesa della riforma della disciplina regionale di settore e salvo quanto in essa previsto, sussumerà quindi i contenuti della pianificazione di coordinamento prevista all'art. 1, comma 85, lettera a) della legge 7 aprile 2014, n. 56.

### **Documento Unico di Programmazione**

Il Documento Unico di Programmazione (D.U.P.) previsto dall'art 170 del d.lgs. n. 270/2000 e s.m.i., coesiste con il Piano strategico metropolitano quale guida strategica e operativa sia della Città metropolitana che dei Comuni, ed è organizzato in due sezioni: quella strategica, che ha come orizzonte temporale di riferimento il mandato amministrativo, e quella operativa, che ha come orizzonte il bilancio di previsione. Si tratta quindi di armonizzare la funzionalità dei due strumenti, valorizzando le funzioni di indirizzo del Piano strategico attraverso la sua compenetrazione nelle due sezioni dei D.U.P. della Città e dei Comuni metropolitani, come previsto al precedente paragrafo 4.2 e rappresentato nella figura del paragrafo 4.6.

### **Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS)**

Regolamentato dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017, il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Il PUMS, da inquadrarsi nello scenario pianificatorio regionale e nazionale, deve essere concepito in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale, qualora

le Amministrazioni ne siano dotate, ponendosi come piano sovraordinato di settore.

La stretta e costruttiva collaborazione in ciascuna Amministrazione tra le strutture competenti in materia di pianificazione urbanistica e territoriale, trasporti, ambiente, commercio ecc. risulta fondamentale per la redazione del PUMS, in quanto gli obiettivi e le azioni che il Piano stesso si prefigura dovranno essere multisettoriali.

Nel processo di redazione di un PUMS giocano inoltre un ruolo fondamentale la condivisione e la partecipazione della cittadinanza e dei portatori di interesse.

Dati i gli anzidetti presupposti di inquadramento e redazione, è chiaro che il PUMS troverà nel Piano strategico metropolitano non solo riferimenti in termini di indirizzo ma anche collaudate sinergie relazionali e operative.

La strategia del PUMS sarà quella di indurre un riequilibrio della domanda di trasporto tra collettivo e individuale (in modo da ridurre la congestione e migliorare l'accessibilità alle diverse funzioni) attraverso interventi generali e provvedimenti gestionali coerenti con i principi guida della strategia comune europea in materia di mobilità. Le scelte dovranno essere orientate anche verso il rafforzamento del trasporto pubblico, sia su gomma che su ferro, la crescita dei mezzi in condivisione, l'aumento della rete ciclabile, la realizzazione di low emission zone, l'ampliamento delle zone con percorrenza a bassa velocità, le misure per il carico e scarico delle merci, con rilevazione periodica degli effetti prodotti.

#### **Piano per lo sviluppo socio-economico**

Il Piano per lo sviluppo socio-economico va costruito attraverso un processo partecipativo tra le diverse istituzioni pubbliche, il mondo della conoscenza, le rappresentanze delle forze economiche e sociali presenti sul territorio metropolitano, attraverso la strutturazione di forme di reciproca consultazione. Partendo da un monitoraggio costante degli indicatori economici e in coordinamento con le strategie e le misure attuative del piano di marketing territoriale, gli obiettivi di questo piano sono: valorizzare le peculiarità ed eccellenze territoriali distintive, sostenere i distretti e le reti di impresa, definire i fabbisogni, attrarre risorse, sia private che pubbliche, nazionali ed europee, condividere processi di innovazione tecnologica, migliorare la produttività del territorio, favorire l'internazionalizzazione delle produzioni.

#### **Piano di marketing territoriale**

Il Piano di marketing territoriale si pone l'obiettivo di individuare e di promuovere le eccellenze produttive, nuovi poli di attrazione a vocazione congressuale/culturale/sportivo e nuovi percorsi culturali e turistici all'interno del territorio metropolitano. Inoltre, si propone di promuovere l'identità metropolitana attraverso la creazione e valorizzazione di un brand rappresentativo di tutti gli aspetti e peculiarità che la contraddistinguono. Il Piano, previsto nell'ambito nel progetto RE.MO.VE, finanziato con il bando 2016 per il recupero delle periferie, si integrerà con i Piani di Mobilità Sostenibile, di Trasformazione Digitale della Città metropolitana e per lo Sviluppo Socio-Economico, anche nell'ottica di destagionalizzare e di delocalizzazione degli ingenti flussi turistici del Comune capoluogo.

### **Piano di digitalizzazione metropolitano**

Il Piano di digitalizzazione metropolitano (previsto anche questo nel progetto RE.MO.VE finanziato nell'ambito del bando per il recupero delle periferie) conterrà gli interventi per la trasformazione digitale del territorio, con l'obiettivo di ridurre, a livello locale, il ritardo che l'Italia sconta nei confronti di quasi tutti i principali soggetti europei rispetto al tema dell'innovazione tecnologica, di favorire sinergie con gli altri enti locali ed economie di scala nella gestione delle infrastrutture tecnologiche.

Il Piano si svilupperà secondo le linee definite nell'Agenda Digitale Italiana, nel più ampio contesto di quella Europea: identità digitale e servizi innovativi per i cittadini; dati e informazioni integrati in formato aperto e accessibile; infomobilità; sistemi digitali per l'acquisto di beni e servizi; servizi e innovazioni per favorire l'istruzione digitale; forte impulso per la banda larga e ultralarga; moneta e fatturazione elettronica; controllo e telerilevamento flussi, anche ai fini della sicurezza; ricerca e incentivi per società attive nelle nuove tecnologie. In coerenza e coordinamento con analoghi obiettivi nazionali, si progetteranno portali per la raccolta, condivisione e manutenzione dei dati territoriali alla base di ogni processo decisionale.

### **Piano della Resilienza**

Il Piano dell'Ambiente consisterà nella gestione coordinata del sistema di Piani che hanno origine dalla legislazione e dalla regolamentazione vigente in materia ambientale, oppure di derivazione comunitaria ma ad adesione volontaria, originati dal dibattito internazionale sullo sviluppo sostenibile e sui cambiamenti climatici. Ad esempio saranno riferimento per la valutazione e il monitoraggio delle prestazioni ambientali delle altre pianificazioni di settore, con le quali vi sono strette correlazioni:

- il Piano di protezione civile (di emergenza), come quadro di riferimento degli analoghi piani comunali, detta i limiti e i vincoli di cui la pianificazione territoriale deve tenere conto per il contenimento e l'adattamento ai rischi dell'area metropolitana (idraulico, idrogeologico, da mareggiate, sismico, ecc). Fornisce inoltre le indicazioni per il funzionamento a scala metropolitana del sistema di emergenza di protezione civile;
- il Quadro d'unione dei Piani comunali delle acque, quale strumento di coordinamento dei singoli piani locali di dettaglio, sarà da intendersi, da un lato come una specificazione del Piano di emergenza con riferimento al rischio idrogeologico legato alla rete minore, dall'altro come uno strumento per la risposta coordinata e programmata alle vulnerabilità del territorio in tale ambito individuate, con l'obiettivo di un piano generale degli interventi;
- il Piano metropolitano di azione per l'energia sostenibile (PAES metropolitano, dal programma Europa 2020) e il suo ulteriore sviluppo come Piano di adattamento, sarà lo strumento con il quale raccogliere e gestire le azioni programmate dai singoli comuni in materia di riduzione delle emissioni di gas climalteranti, in evidente e necessario dialogo, ad esempio, con il piano della mobilità e dello sviluppo socio-economico. L'evoluzione in corso delle politiche internazionali tuttavia indica già come obiettivo strategico l'integrazione del tema della mitigazione con

quello dell'adattamento del territorio ai cambiamenti in atto (del clima soprattutto); il Piano dell'Ambiente, in stretto dialogo con le pianificazioni territoriali, assumerà le caratteristiche di un Piano Clima metropolitano;

- il Piano per la tutela e il risanamento della qualità dell'aria, inteso come azione coordinata dei Piani di azione comunali per la qualità dell'aria, sarà lo strumento attraverso il quale si darà attuazione alle azioni decise dal Tavolo Tecnico Zonale previsto dalla pianificazione regionale per la riduzione strutturale e di emergenza delle emissioni in atmosfera di sostanze inquinanti dal comparto produttivo, del riscaldamento civile e della mobilità (polveri sottili, ossidi di azoto, ozono, ecc);
- la pianificazione dei servizi integrati per la gestione delle risorse idriche e per la gestione dei rifiuti urbani, oggi assegnata ad amministrazioni comunali che si trovano ad operare su distinti Consigli di bacino, deve essere ricondotta ad unitarietà. Un tale risultato sarà conseguibile rivendicando la ridefinizione dei bacini dei predetti servizi in ambito metropolitano e ottenendone la gestione, ai sensi di quanto previsto dall'art 1, comma 90, della legge 7 aprile 2014, n. 56. In particolare, si dovrà quanto prima riaprire il tavolo della pianificazione della gestione dei rifiuti urbani. Ad oggi la pianificazione di Ambito spetta alla Regione Veneto, ma la vecchia pianificazione provinciale (sussunta nel Piano regionale, 2008) terminerà i suoi effetti con il prossimo esaurimento della discarica tattica metropolitana di Jesolo. Il tema dello smaltimento e del sistema industriale complessivo di trattamento dei rifiuti urbani deve dunque essere portato al centro con Regione e Consiglio di Bacino "VeneziaAmbiente", cui partecipano i comuni metropolitani.

# LINEE DI PROGRAMMA



## Paragrafo 6.1 Linea 1: UNA NUOVA ORGANIZZAZIONE

Questa linea di programma è espressamente dettata dallo Statuto (art. 7, comma 3). Prevede che la Città metropolitana di Venezia adegui la struttura dell'ex Provincia alle nuove funzioni fondamentali previste dalla c.d. "Legge Delrio".

La vision sottostante a questa linea programmatica è quella di un ente leggero, con una forte rappresentatività, organizzativamente flessibile, vocato alla programmazione e pianificazione territoriale, infrastrutturale e logistica del proprio territorio, all'assistenza e al coordinamento degli enti locali, con rivendicazione delle funzioni afferenti questo livello sia nei confronti di Stato e Regione (attraverso la legislazione di settore) che dei Comuni (attraverso l'assunzione per delega delle relative competenze).

Questa linea, trasversale a tutte le altre linee strategiche, dovrà tenere conto anche del contesto dato dalla riforma della P.A. della ministra Madia con la legge delega 7 agosto 2015, n. 124 e dai suoi decreti attuativi, nonché delle implicazioni organizzative conseguenti alle modalità di gestione delle funzioni delegate dalla Regione Veneto con legge n. 19/2015.

Peraltro, il successivo ridimensionamento delle deleghe previste nella citata l.r. n. 19/2015, disposto dalla legge regionale n. 30/2016 e confermato dalla l.r. n. 45/2017, pone con maggior forza la necessità di agire per una valorizzazione effettiva del ruolo di CmVE nel contesto istituzionale, sensibilizzando tutti i livelli di

# 6

governo affinché non vengano tradite le importanti funzioni assegnate dalla riforma Delrio.

L'esito del referendum del 22 ottobre 2017 sulle maggiori forme di autonomia e la conseguente trattativa della Regione Veneto con il Governo apre nuove e interessanti prospettive, in particolare quella di partecipare e rivendicare nei tavoli che si terranno per la gestione di questa nuova delicata fase istituzionale, ambiti di competenza e spazi decisori adeguati al livello metropolitano.

L'obiettivo dell'effettività delle funzioni andrà perseguito parallelamente a quello dell'adeguatezza delle risorse, non solo rivendicandole nei confronti dei superiori livelli istituzionali, ma ponendo autonomamente in essere con determinazione tutte le possibili azioni dirette alla valorizzazione del patrimonio e delle competenze metropolitane.

Una prima parte di questo percorso è già stato intrapreso attraverso l'approvazione di una nuova macrostruttura, più semplice ed elastica, e attende di essere completato attraverso la definizione di nuove regole organizzative e l'acquisizione di risorse umane dotate di elevate competenze, in parallelo al consolidamento del saldo positivo di bilancio attraverso la riduzione del debito. Particolare attenzione sarà dedicata alla pianificazione del fabbisogno e al reclutamento dei dipendenti, seguendo le linee guida del Ministro per la semplificazione e la P.A che confermano il superamento di modelli fondati sulla logica delle dotazioni organiche storicizzate, discendenti dalle rilevazioni dei carichi di lavoro non più in linea con l'evoluzione normativa e organizzativa, invitando ad individuare nuove e moderne figure professionali e a reclutare i candidati migliori con procedimenti commisurati ai profili necessari e innovativi, quali i contratti di formazione e lavoro.

Contestualmente al riassetto organizzativo interno va coltivata la razionalizzazione e l'efficientamento delle società partecipate, seguendo le direttrici dei piani già approvati che prevedono processi di incorporazione.

**L'attuazione di questa linea programmatica potrà essere perseguita attraverso:**

- le opportune iniziative in tutte le sedi istituzionali affinché nella legislazione di settore venga valorizzato, negli ambiti di interesse, il ruolo istituzionale di CmVE, differenziandolo da quello degli altri enti di area vasta;
- il completamento e il costante adeguamento della struttura della Città metropolitana ai vari contesti, in base ai criteri dettati dal titolo VI dello Statuto (Organizzazione degli Uffici e Servizi);
- la predisposizione, aggiornamento ed esecuzione del piano di fabbisogno triennale di personale secondo la nuova e più moderna impostazione dettata dalla linee guida ministeriali;
- il perfezionamento dei processi di dismissione, di fusione e incorporazione previsti nei piani di razionalizzazione delle società partecipate;
- la valorizzazione della performance organizzativa, attraverso l'adozione di un nuovo sistema, che assicuri la connessione degli obiettivi dell'ente a vantaggio dei cittadini con quelli individuali dei dipendenti, evitando che siano variabili indipendenti.

## Paragrafo 6.2 Linea 2: OLTRE I CONFINI METROPOLITANI

La legge 14 aprile 2014, n. 56 comprime la Città metropolitana di Venezia all'interno di confini che appaiono ormai stretti, quali quelli dell'ex provincia. Lo Statuto metropolitano e il Piano Strategico sono gli strumenti con i quali sancire e legittimare il superamento di tali confini: troppo larghi o troppo stretti, a seconda delle funzionalità che si ricercano.

La metropoli a geometria variabile esiste nel raggiungimento di obiettivi, mettendo in campo lo strumentario di accordi, patti, conferenze, unioni, partenariati resi possibili dalla vigente legislazione e peraltro incentivati su scala nazionale, regionale ed europea. In questo ambito CmVE dovrà operare utilizzando le sinergie derivanti dai grandi progetti nazionali e transnazionali legati alle infrastrutture, alla logistica, allo sviluppo tecnologico e alla salvaguardia ambientale, nonché verificando la dimensione ottimale dei bacini di erogazione dei servizi in rete, sfruttando l'attrattività della propria economia, consorziando uffici e servizi.

Il nuovo dimensionamento metropolitano potrà dunque ripermirsi su singoli comuni o rispondere a logiche più ampie, sino a comprendere l'intero bacino idrografico della laguna di Venezia, in un processo prima funzionale e poi istituzionale, attraverso i meccanismi previsti dalla legge "Delrio".

Già oggi diversi ambiti si intersecano nel territorio metropolitano. A titolo esemplificativo:

- il Consiglio di Bacino afferente il sistema idrico e il servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani ingloba anche il Comune di Mogliano Veneto, in provincia di TV;
- l'ATEM 2 per la distribuzione del gas comprende anche i comuni di Brugine, Polverara, S. Angelo di Piove di Sacco e Legnaro, della provincia di PD; Casale sul Sile, Cessalto, Chiarano e Mogliano V.to della Provincia di TV; Cordovado e Sesto al Reghena, della Provincia PN;
- l'attuale perimetro del sito Unesco Laguna di Venezia include anche il comune di Codevigo (PD);
- il bacino scolante della Laguna di Venezia si estende su una superficie di 2.068 km<sup>2</sup>, 108 comuni e 4 province diverse;
- l'Ambito del piano paesaggistico "Arco Costiero Adriatico, Laguna di Venezia e Delta del Po" della Regione Veneto raccoglie 26 comuni, di cui 17 della Città Metropolitana di Venezia e 9 di Rovigo;
- le Diocesi che intersecano i confini veneziani sono ben 6, più precisamente quelle di Chioggia, Padova, Treviso, Vittorio Veneto, Concordia-Pordenone e Patriarcato di Venezia;
- il Contratto di Costa Veneta e il Gruppo Azione Costiera GAC Chioggia e Delta del Po comprendono anche i comuni di Porto Tolle, Porto Viro e Rosolina, in provincia di Rovigo, nel cui ambito andrà sostenuta una gestione unitaria per la salvaguardia della costa (soprattutto in termini di interventi prioritari per combattere l'erosione);
- i Contratti di fiume che, per loro natura, sviluppano cooperazione tra Enti e privati lungo le rispettive aste anche sul territorio di province vicine (Brenta, Piave, Marzenego, ad esempio).

Attiene a questa linea di programma la perimetrazione di ambiti di interlocuzione istituzionale ed erogazione di servizi non solo all'interno, ma anche all'esterno dei confini della Città metropolitana, attraverso l'individuazione (territoriale e funzionale) delle Zone Omogenee previste dall'art. 2 dello Statuto od ulteriori perimetrazioni, anche sovrapposte, dettate da esigenze e vocazioni di diversa natura, logistiche, produttive, ambientali e altro.

Infatti, l'art. 9, comma 5, dello Statuto metropolitano prevede espressamente che la strutturazione e organizzazione sia dei servizi pubblici locali che di quelli di interesse generale sia coordinato dalla propria programmazione strategica, territoriale e di settore, "orientata anche oltre i confini metropolitani laddove sia funzionale al (loro) miglior esercizio".

Sarà altresì importante coordinare l'azione di zonizzazione riconosciuta tra le competenze della città metropolitana dalla legge n. 56/2014 con quella analoga intrapresa dalla Regione Veneto con legge n. 18/2012. L'annunciata prossima revisione di tale normativa regionale darà occasione per negoziare una coincidenza/coerenza di obiettivi, sia nel disegno di aggregazione territoriale, che in quello di razionalizzazione di funzioni, servizi e a livello di incentivazione finanziaria.

"Oltre i confini metropolitani" significa proiettare tutto il territorio, sfruttando la vocazione del Capoluogo, in ambito internazionale, nei due "sensi di marcia", cioè sia rendendolo attrattivo per i visitatori, gli investitori nonché i portatori di conoscenza ed esperienza, sia incentivando la vocazione degli operatori e delle strutture nonché la formazione e i sentimenti dei cittadini ad una apertura verso il panorama mondiale dei mercati, della conoscenza, della cultura e degli scambi di qualsiasi genere utili al progresso e alla crescita.

**Sono idee progettuali che andranno opportunamente vagliate e sviluppate:**

- analisi socio-economiche, studi di vantaggiosità e proposte per la ripermutazione funzionale dei confini metropolitani;
- costituzione di reti di relazioni con i capoluoghi o centri dei territori confinanti;
- partecipazione, con ruolo di indirizzo, ad enti e organismi di promozione e sviluppo del territorio;
- istituzione e regolamentazione delle Zone Omogenee prevedendo anche la possibilità di rapporti e aggregazione di servizi con i territori confinanti;
- partecipazione al Piano di riordino territoriale previsto dalla Regione in base alla legge n. 18/2012 e alla sua prossima novella, con l'intento di promuovere le sinergie derivanti da politiche di aggregazione territoriali e funzionali degli enti locali compatibili con le caratteristiche e le opportunità delle realtà socio-economiche del territorio metropolitano declinate nel Piano strategico;
- Venezia metropolitana possibile sede dell'Agenzia europea "sull'acqua" o di altro importante organismo europeo da attrarre in base alle proprie caratteristiche e storia.

### Paragrafo 6.3 Linea 3: COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE

La Pubblica amministrazione, in questi ultimi anni, sconta il fatto di avere un'immagine collettiva non sempre positiva, e spesso è oggetto di attacchi da parte dell'opinione pubblica, sia in relazione al rapporto con la politica, che in relazione alla percezione delle sue performance.

Per uscire da questo trend negativo, bisogna pensare ad un nuovo modo di presentarsi ai cittadini, che sia più vicino ai loro bisogni e alle loro richieste, che valorizzi la partecipazione degli stessi e che li coinvolga nella gestione dell'attività amministrativa.

La comunicazione, inoltre, sarà un elemento decisivo del processo di internazionalizzazione della Città metropolitana di Venezia finalizzato allo sviluppo economico-sociale del territorio e dell'altrettanto importante processo di identificazione, conoscenza e coesione sociale attorno al nuovo ente.

CmVE terrà in debita considerazione i seguenti aspetti:

- un più stretto coordinamento tra l'attività di pianificazione/programmazione e le attività realizzative;
- una acquisizione coordinata e integrata dei dati presenti nel territorio, utilizzando le più moderne tecnologie di telerilevamento e informatiche, affinché gli stessi siano costantemente aggiornati e accessibili a tutti i soggetti interessati;
- la promozione della partecipazione dei cittadini, creando un sistema stabile ed efficiente di consultazione, per consentire un'azione efficace, capace di ottenere risultati condivisi.

La realtà metropolitana, riprendendo l'esperienza delle altre metropoli europee, raccomanda una larga condivisione dei temi e delle azioni attraverso la comunicazione e la partecipazione, sia interna che esterna, del proprio territorio. Pertanto, onde consentire l'interazione permanente con i cittadini in forma semplificata e non dispendiosa, dovranno strutturarsi forme di partecipazione innovative, quali format idonei ad illustrare le scelte del governo metropolitano, intervistare gli attori del territorio e inserire i dati di specifico riferimento per la valutazione delle proposte presentate e ricevute.

Le nuove forme di comunicazione, fondate prevalentemente sul web e sui social, sono quelle che hanno mostrato una maggior capacità di raggiungere rapidamente un numero considerevole di utenti e sono proprio questi gli strumenti che vanno prediletti nel gestire la comunicazione.

**Sono idee progettuali che andranno opportunamente vagliate e sviluppate:**

- adozione del Regolamento sulla partecipazione dei cittadini alla vita amministrativa metropolitana;
- attivazione di un forum metropolitano per la pubblicizzazione del Piano Strategico metropolitano e la raccolta di proposte;
- costituzione e/o partecipazione a reti di città metropolitane nazionali e internazionali;
- definizione di un sistema integrato di comunicazione attraverso piattaforme informatiche, utilizzando il modello della conferenza di servizi;
- attenzione ai più recenti strumenti di partecipazione dei cittadini alla formazione delle decisioni, quali i cosiddetti Contratti di Fiume già avviati per i fiumi Marzenego, Piave, Brenta, e i Contratti di Costa, con la

partecipazione di tutti i comuni del litorale. Sono strumenti multidisciplinari di ascolto del territorio molto partecipati e finalizzati alla gestione delle sue qualità e criticità, economiche, sociali e ambientali;

- strutturazione di un Ufficio di Gabinetto adeguato per la comunicazione, i rapporti con i media, la gestione dei rapporti interistituzionali e internazionali.

#### **Paragrafo 6.4 Linea 4: RETI DI SUSSIDIARIETÀ**

La vision ispiratrice di questa linea strategica si fonda su una premessa che sarà tanto fondamentale quanto condivisa: operare “in rete” realizza nei fatti quel comun denominatore in grado di aggregare tutte le diverse comunità che compongono la città metropolitana, senza disperderne l'identità: significa, finalmente, far sentire tutti i cittadini anche metropolitani.

CmVE può definire il livello ottimale dell'esercizio di funzioni degli enti locali e contribuire concretamente all'efficientamento dell'azione amministrativa locale, mirando in particolare ai seguenti obiettivi:

- realizzare il principio di sussidiarietà verticale, assicurando lo svolgimento delle funzioni al livello più vicino al cittadino compatibile con il loro ottimale esercizio, sperimentando intese e convenzioni con associazioni e altre forme rappresentative che diano in tal senso adeguate garanzie;
- realizzare una dimensione associativa (attraverso unioni, consorzi e convenzioni) degli enti locali metropolitani, idonea sia alla migliore rappresentazione (presso la Città metropolitana e gli enti sovraordinati) degli interessi di zone omogenee del territorio, che alla gestione di attività e servizi;
- implementare uniformità, trasparenza, economicità e celerità delle risposte amministrative fornite a cittadini e imprese, allo scopo di favorire la capacità del territorio metropolitano di apparire ed essere “business friendly”;
- rafforzare la presenza e la partecipazione alle reti degli enti locali europee e internazionali, favorendo il confronto sugli strumenti strategici, partecipativi e gestionali, nonché la stipula di accordi di interscambio economici e culturali con le altre città, assicurando forme di presidio presso la sede della UE e la capitale;
- costruire supporti comunicativi idonei ad illustrare il territorio e di promozione nazionale e internazionale dei “tesori” del patrimonio di interesse culturale, artistico, storico, archeologico e scientifico di CmVE, in un sistema a rete.

CmVE, per il perseguimento di tali obiettivi e per la diffusione di buone pratiche amministrative e gestionali, assicura ai Comuni e, conseguentemente, ai cittadini metropolitani, servizi di assistenza tecnico-amministrativa, specie in ambiti specialistici e professionali, con utilizzo in forma convenzionata delle proprie risorse umane e strumentali, realizzando economie di scala e omogeneizzando i relativi standard.

In una prospettiva di rimodulazione funzionale dei confini metropolitani, saranno valutate forme di supporto e convenzionamento anche con enti locali attualmente esterni al territorio.

Nell'attuazione di questa linea di programma, sarà altresì importante agevolare politiche aggregative locali attraverso gli istituti delle fusioni, delle unioni e delle convenzioni tra comuni. In tali ambiti, il ruolo della Città metropolitana di Venezia dovrà avere la possibilità di coordinarsi ed essere supportato dall'analogo azione intrapresa dalla Regione Veneto con la l.r. n. 18/2012 e la sua prossima revisione, come peraltro già indicato nella precedente linea di programma n. 2 "OLTRE I CONFINI METROPOLITANI".

CmVE deve essere protagonista, nel proprio ambito territoriale, delle valutazioni di fattibilità e convenienza finalizzate all'esercizio associato di funzioni e servizi, sia delegando le proprie ai comuni associati, sia svolgendo per conto di quest'ultimi quelle di loro competenza.

Il perseguimento di una tale vision richiede un significativo riassetto organizzativo e l'acquisizione di nuove risorse tecnologiche e umane, altamente specializzate, come prospettato nella precedente Linea 1 "UNA NUOVA ORGANIZZAZIONE", che andrà perseguito sia migliorando la distribuzione del lavoro e la produttività all'interno degli uffici e servizi, sia acquisendo personale nelle varie forme consentite, compreso l'avvalimento di quello dei comuni fruitori.

Il titolo IV dello Statuto (Disciplina dei rapporti tra Città metropolitana e Comuni) costituisce il riferimento operativo di questa strategia.

**Sono idee progettuali che andranno opportunamente vagliate e sviluppate:**

- definizione di apposita sezione informativa del DUP da condividere con tutti i Comuni per coordinare la programmazione afferente i vari ambiti;
- fornitura di servizi vari e assistenza giuridico-amministrativa ai Comuni metropolitani nella gestione del personale;
- ufficio unico di Avvocatura a servizio dei Comuni metropolitani;
- appalti di lavori e acquisizione di beni e servizi su scala metropolitana – stazione unica appaltante;
- ufficio unico di ricerca, consulenza e assistenza per le politiche comunitarie, nazionali e regionali;
- ricerca di forme di cooperazione tra Comuni e Città metropolitana per l'esercizio efficiente e coordinato delle funzioni di protezione civile designate dal nuovo Codice del 2018 e dalle leggi regionali, anche attraverso l'eventuale costituzione di un gruppo di volontari di protezione civile metropolitano (art. 35 comma 3 del Codice);
- gestione dello sportello SUAP attraverso piattaforma comune;
- sviluppo di soluzioni e sinergie in ambito di digitalizzazione.

## **Paragrafo 6.5 Linea 5: PIANIFICAZIONE TERRITORIALE**

La vision ispiratrice di questa linea strategica mira alla rigenerazione urbana e al contenimento del consumo di suolo, anche in funzione di quanto stabilito dalla L.R. n. 14 del 06/06/2017, attraverso orientamenti progettuali da declinare negli strumenti di pianificazione territoriale ricompresi nel territorio metropolitano (Piano Territoriale Generale, Piani di assetto del territorio e Piani di assetto del territorio intercomunale) o esternamente ad esso (mediante accordi di pianificazione).

Lo scenario infrastrutturale individua il territorio metropolitano quale “porta d'Oriente” dei traffici transfrontalieri, per i quali l'esercizio della funzione fondamentale di pianificazione territoriale dovrà prevedere l'organica rimodulazione del sistema insediativo attraverso la concentrazione e riorganizzazione funzionale degli spazi. In questo senso, l'organizzazione del territorio, e in particolare le previsioni urbanistiche di livello sovracomunale, devono trovare piena sinergia con le grandi infrastrutture di attraversamento e di collegamento di cui alla successiva Linea di programma n. 6 “Infrastrutture e servizi in rete”.

La realtà territoriale metropolitana multipolare, costituita da una rete di città medio-piccole, dovrà trovare pertanto una riorganizzazione spaziale soprattutto in relazione ai luoghi della produzione, il cui rilancio deve necessariamente passare attraverso una riparametrizzazione della destinazione produttiva intesa come spazio organizzato non più a livello comunale, ma metropolitano, che necessita di una caratterizzazione gerarchica, funzionale alla tipologia di insediamento, alla capacità di accesso ai principali flussi di trasporto e alla concorrenzialità in termini di servizi connessi alla produzione. Questa particolare unicità, unitamente all'apertura di alcuni traffici strategici, garantirà l'attrazione di investitori di tutto il mondo.

A tale configurazione dovrà affiancarsi un concreto ripensamento delle strutture esistenti, spazi che in passato hanno costituito un importante ruolo per la piccola e media impresa (distretti produttivi) o per Porto Marghera, collocato nel cuore dell'area metropolitana e in grado di offrire le migliori opportunità di sviluppo per nuove funzioni manifatturiere industriali legate allo sviluppo di produzioni e servizi propri della “green economy” (ecodistretto di Fusina, riciclo ed energia da rifiuti), la logistica industriale integrata, la produzione di tecnologie avanzate.

Quanto sopra deve necessariamente relazionarsi con la strategia di completamento del nodo di interscambio metropolitano costituito dalla connessione tra aeroporto, porto, asse infrastrutturale corridoio V e sistema ferroviario; tale connotazione infrastrutturale rappresenta il presupposto fondante per scelte urbanistiche di sviluppo, per le quali CmVE sarà chiamata a svolgere un ruolo di coordinamento: poli produttivi, poli logistici tra i vari livelli di complessità della distribuzione, semplice, estesa e di larga scala, hub tecnologici, cittadelle scolastiche, poli sportivi, rappresentano le scelte strategiche di area vasta che dovranno incardinarsi nel sistema infrastrutturale delineato nella successiva Linea di programma 6.

In quest'ottica, CmVE svolgerà un ruolo importante nella caratterizzazione urbana dei nodi del sistema dei trasporti e in particolare dei territori afferenti alle stazioni e agli interscambi strategici, sia dal punto di vista trasportistico che urbanistico. Alcuni di essi potranno assumere il ruolo di veri e propri Hub metropolitani, in quanto “porte” tra i sistemi di media e lunga percorrenza e le reti metropolitane.

La prospettiva urbanistica va coerentemente strutturata all'interno di una matrice ambientale, rappresentata dalle eccellenze naturalistiche (le lagune, le aree naturali protette e i corsi d'acqua) da tutelare e implementare attraverso strategie che consentano l'adattamento ai cambiamenti climatici e garantiscano alle città una piena integrazione con la natura.

Analogamente, il sistema paesaggistico, in attesa della disciplina derivante dal

piano regionale, dovrà essere coordinato al fine di una valorizzazione del patrimonio mondiale offerto da Venezia e la sua laguna, dal sistema delle ville venete, dalla ricca dotazione dei paesaggi costieri e della bonifica, senza però costringere lo sviluppo territoriale ad un'estenuante "burocrazia" vincolistica: sarà importante garantire la semplificazione delle regole per il corretto inserimento dei progetti di trasformazione territoriale, prevedendo un unico interlocutore per la gestione del paesaggio metropolitano.

Le scelte urbanistiche di carattere metropolitano vanno anche inquadrare in uno scenario di progressivo sviluppo dei flussi delle persone e delle merci, da cui deriva l'inevitabile necessità di pianificare il territorio che ruota attorno a questi due importanti poli e il sistema di connessioni afferenti il corridoio V. Ciò si traduce in valutazioni coordinate e condivise che dovranno trovare una specifica dimensione nel futuro Piano Territoriale Generale Metropolitano, anche in merito a "Progetti Strategici" già in atto nella pianificazione comunale/regionale, al fine di evitare scelte inefficienti, inutile consumo di suolo e insostenibilità nella gestione territoriale di questi spazi.

Non va infine dimenticato che proprio l'approvazione del Piano strategico è ritenuta condizione necessaria dalla legge regionale n. 30/2016 per l'esercizio della funzione urbanistica da parte della Città metropolitana di Venezia, liberandosi così le potenzialità programmatiche e di autodeterminazione anche degli enti locali del suo territorio ad oggi in questo modo compresse.

In una auspicabile revisione della disciplina di settore sia nazionale che regionale il Piano territoriale generale e di coordinamento della Città metropolitana potrebbe assumere valore di Piano di Assetto Territoriale per tutti i Comuni del territorio, ai quali ne verrebbe rimessa l'attuazione con i rispettivi Piani di Intervento.

In questo modo la Città metropolitana, in quanto ente elettivo di secondo livello, verrebbe governata dagli stessi rappresentanti degli enti degli enti territoriali più vicini ai cittadini con la coerenza e la velocità di scelte richieste da un tessuto connettivo così fitto e complesso, che sembra essere la vera cifra distintiva rispetto agli altri enti di area vasta.

**Sono idee progettuali che andranno opportunamente vagliate e sviluppate:**

- riqualificazione urbana e caratterizzazione strategica dei territori afferenti le fermate dell'Alta Velocità e del SFMR;
- sviluppo sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale attraverso una pianificazione dell'hinterland metropolitano che preveda, in termini logistici, di intermodalità e infrastrutturali, un'adeguata connessione del "Core Venezia-Chioggia" ai corridoi europei, soprattutto nell'ottica di completamento delle direttrici di valico (Brennero e Tarvisio);
- definizione e riqualificazione delle periferie;
- gestione integrata del territorio metropolitano sviluppando specifiche strategie urbanistiche per la tutela e valorizzazione del Sito Unesco "Venezia e la sua Laguna", dei territori afferenti alla "buffer zone" e dei paesaggi d'acqua del territorio metropolitano;
- sviluppo di un modello insediativo metropolitano finalizzato a densificare il territorio urbano, mantenendo le caratteristiche di multipolarità e promuovendo la crescita a consumo di suolo zero, sia sviluppando stra-

teggicamente le “città verticali” che promuovendo politiche territoriali di rigenerazione e riuso.

- città belle, mediante strategie su scala metropolitana di rigenerazione urbana e di riqualificazione urbanistica al fine di valorizzare il patrimonio dei centri storici e degli spazi naturali interconnessi.

## **Paragrafo 6.6 Linea 6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE**

La vision metropolitana in questo ambito è quella di garantire:

- a tutti i cittadini il diritto a muoversi liberamente, in sicurezza, in velocità, ad un costo accessibile, senza gravare, per quanto possibile, sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità;
- lo sviluppo di tutte le infrastrutture e dei servizi in rete, mirato ad una loro migliore fruibilità.
- utilizzare come matrice progettuale le infrastrutture esistenti .

CmVE si pone come obiettivo di sviluppare o condizionare, a seconda della propria competenza e in base agli assi portanti del Piano strategico, la definizione di una serie di piani/programmi, peraltro in parte integrabili nel Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) previsto dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017, quali:

- il piano della logistica delle merci;
- il piano delle reti ciclabili;
- il piano dei servizi di TPL (Trasporto pubblico locale);
- il piano della viabilità e della sicurezza della rete viaria;
- il piano di sviluppo Aeroporto Marco Polo e Terminal di Tesserà;
- il programma Alta velocità e Alta capacità ferroviaria
- il piano edilizia scolastica;

che potranno/dovranno consentire una razionalizzazione e integrazione delle previsioni inserite negli strumenti di pianificazione, in modo da ottenere:

- l'individuazione di poli intermodali finalizzati all'integrazione delle diverse forme di trasporto per la mobilità delle persone;
- un riordino infrastrutturale che garantisca il decongestionamento, anche al fine di diminuire i livelli di inquinamento atmosferico e aumentare le condizioni di sicurezza della circolazione;
- il complessivo rafforzamento del territorio come piattaforma logistica per la gestione della catena di distribuzione di prodotti a servizio di tutto il Nordest e del Centro Europa, ottimizzando i principali punti di interconnessione tra direttrici stradali e autostradali del “Corridoio mediterraneo”;
- la convergenza di tutti i dati prodotti nella smart control room del comune Capoluogo finanziata dal PON Metro, con possibilità di accedervi anche da parte delle strutture di programmazione e controllo di CmVE ;
- il completamento del programma Alta Velocità e Alta capacità ferroviaria. Venezia Santa Lucia rimane stazione di testa dell'Alta Velocità e punto di attestazione del SFMR (Sistema Ferroviario Regionale Metropolitano), sviluppando la vocazione di hub intermodale, connesso ai sistemi di mobilità acquea. La stazione di Mestre Centro, quale fermata dell'Alta Velocità, svolge la funzione di volano per i processi di rigenerazione urbana di tutte le aree

che ad essa afferiscono;

- eguali attenzioni devono avere le stazioni di San Donà di Piave e di Portogruaro, quali hub attraverso i quali raggiungere velocemente il capoluogo. Anche le stazioni più piccole vanno connesse con le reti del TPL e le ciclabili, perché diventino a loro volta snodi intermodali (attraverso i finanziamenti del c.d. "Bando Periferie" di cui al DPCM 25 maggio 2016);
- lo sviluppo del sistema aeroportuale determinato dall'hub interconnesso Marco Polo di Venezia e Canova di Treviso, che richiede una rete sempre più fitta di collegamenti rapidi e puntuali con le eccellenze turistiche del territorio, quali il centro storico di Venezia, le località balneari, le zone naturalistiche e le località storiche di pregio;
- l'accessibilità del sistema turistico balneare attraverso una rete infrastrutturale che garantisca rapidità di accesso e chiarezza di informazioni (connessione della rete principale, rappresentata da autostrade e grandi arterie statali, con le direttrici di collegamento alle singole località della costa) e tramite una rete di collegamenti, garantita dal trasporto pubblico locale, tecnologicamente avanzata e veloce (web ticketing) e concorrenziale rispetto al mezzo privato (info e wifi network, capillarità dei collegamenti);
- lo sviluppo della mobilità lenta, rispetto alla quale è possibile ottenere importanti risultati in termini di finalizzazione di un percorso già intrapreso, che ha visto la realizzazione di infrastrutture leggere e nodi di interscambio per la mobilità collettiva e i relativi sistemi di trasporto. In questo senso il completamento e l'estensione delle reti di piste ciclabili urbane ed extraurbane, la ridefinizione di percorsi pedonali protetti e messa in sicurezza di nodi, insieme con la riqualificazione di percorsi di particolare valenza ambientale, può costituire incentivo non solo all'uso di mezzi sostenibili negli spostamenti quotidiani (in alternativa all'auto privata), ma anche a mettere in atto nuove forme di fruizione del territorio;
- lo sviluppo della mobilità metropolitana sostenibile: l'area metropolitana di Venezia è un attrattore di importanti flussi di persone e merci, che vanno necessariamente gestiti attraverso strumenti di pianificazione su scala sovracomunale. Il trasporto pubblico locale, (tram, bus, SFMR, vaporetto, ferry-boat), non è supportato da un'adeguata possibilità di scambio intermodale con i mezzi di trasporto privati. Il sistema della mobilità deve contribuire all'obiettivo di rendere "smart" la città, puntando ad un governo dei flussi di traffico gestito da un sistema integrato altamente tecnologico. Il sistema ICT esistente, implementabile con lo sviluppo futuro della banda larga in tutto il territorio metropolitano, è la base tecnologica sulla quale appoggiare un progetto di smart mobility che preveda la gestione integrata dei flussi di traffico, dei semafori e della segnaletica, delle zone a traffico limitato, dei parcheggi intelligenti e dello scambio modale tra i mezzi privati e quelli pubblici. Va garantita, attraverso il servizio di TPL (Trasporto Pubblico Locale) e il SFMR, la connessione entro ragionevoli tempi del territorio metropolitano e dei centri verso i poli sanitari, scolastici, di servizio;
- lo sviluppo dell'integrazione tariffaria per l'implementazione della mobilità sostenibile, che già vede una serie di sperimentazioni; tali forme di integrazione verranno progressivamente estese a tutto il territorio metropolitano e alle altre direttrici, quali quelle verso Treviso e il confinante Friuli;

- il sostegno all'applicazione di nuove tecnologie, come la propulsione elettrica, quella ibrida e ad idrogeno, a cominciare dai mezzi di trasporto pubblici, sia terrestri che acquei;
- sfruttare appieno, per lo sviluppo, la rete infrastrutturale esistente, di progetto o di futura realizzazione;
- lo sviluppo di nuovi assi viabilistici. La rete stradale e autostradale oggi presente va completata, dalle opere complementari al Passante al potenziamento degli assi europei, dai nuovi accessi alle località balneari fino alla continua manutenzione del patrimonio viario esistente;
- la manutenzione del territorio. I Piani triennali delle opere pubbliche mettono in evidenza, in periodi di risorse assai scarse, come la manutenzione ordinaria e straordinaria del connettivo e degli spazi pubblici sia tra le funzioni essenziali, per la qualità della vita di chi risiede, visita, viene ospitato o deciderà di venire a vivere qui. Se per un verso questa è una scelta in qualche modo obbligata dalla limitatezza delle risorse pubbliche effettivamente disponibili, per l'altro assume un significato preciso se associata all'insieme delle azioni messe in campo dall'Amministrazione per l'affermazione di una vera e propria "etica della responsabilità" nella gestione e nell'uso dei beni pubblici. Effettuare costantemente la manutenzione di un bene, in modo da garantirne la funzione intrinseca, oltre a conservarne il valore economico, ne rende possibile soprattutto la fruibilità alla collettività nel tempo e tale attività acquista, quindi, un significato etico pregnante. La manutenzione dei beni strumentali costituisce il presupposto per poter garantire i servizi pubblici, ma è anche una scelta che assume un significato culturale contro ogni spreco di risorse e contro il disinteresse per ciò che è "pubblico";
- il miglioramento funzionale del patrimonio scolastico finalizzato all'ampliamento dell'offerta formativa come fondamenta dello sviluppo economico.

In merito all'aspetto dei servizi in rete, verrà prestata particolare attenzione al servizio idrico integrato, proseguendo e implementando il modello operativo degli ATO attraverso la definizione dei modelli organizzativi e l'integrazione tra i soggetti gestori, rivendicando, in prospettiva di una revisione della disciplina di settore, il ruolo gestionale riconosciuto alle Città metropolitane dall'art. 1, comma 90, della legge 14 aprile 2014, n. 56.

Particolare attenzione va posta sulla gestione del MOSE: terminata la fase di gestione dell'emergenza, seguita ai noti fatti di carattere giudiziario, è indispensabile giungere al "completamento dell'opera e al suo collaudo definitivo". Il Governo ha già provveduto a ridefinire l'organizzazione e le competenze della struttura tecnico-amministrativa che ha affidato e verificato i lavori, con la soppressione del "Magistrato alle Acque" e l'attribuzione delle funzioni al Provveditorato delle opere pubbliche per il Triveneto.

In vista quindi della conclusione dei lavori, è opportuno, fin d'ora, definire la nuova struttura istituzionale, amministrativa e gestionale, che dovrà organizzare la manutenzione del MOSE, ma anche, e soprattutto, la gestione dell'operatività delle dighe mobili. L'esperienza trascorsa suggerisce di prevedere, a fini di trasparenza e controllo, la significativa partecipazione degli enti territoriali, tra i quali, inderogabilmente:

- Città metropolitana di Venezia, in ragione delle competenze "in materia di salvaguardia e di risanamento della città di Venezia e dell'ambiente laguna-

re” ex art. 18, l. 114/2014;

- Comune di Venezia, anche in ragione delle funzioni svolte e competenze acquisite con il proprio Centro previsioni e segnalazione maree.

È necessario, inoltre, che venga costituito un Tavolo di Coordinamento e Controllo, cui partecipino CmVE e Comune di Venezia e i rappresentanti di tutti i Comuni della Gronda lagunare, per quanto riguarda le misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale derivanti dalla procedura d'infrazione europea per la costruzione delle opere mobili alle bocche di porto della Laguna di Venezia, cioè il sistema MOSE.

Nel Piano Operativo Triennale 2018-2020 “Porto e Territorio” approvato dal Comitato di Gestione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico settentrionale lo scorso 12 ottobre, viene riportato che nell’ambito del ridisegno dell’accessibilità nautica è in corso di valutazione l’ipotesi di realizzare una Banchina alti fondali, presso la bocca di Malamocco. Lo studio concettuale in corso è finalizzato a definire il numero e la dimensione degli accosti (per navi porta-container con pescaggio fino al 16 metri garantendo allo stesso tempo la piena operatività della conca di navigazione), il modello di esercizio e la pre-fattibilità economico-finanziaria. Le fasi progettuali successive verranno condivise con le autorità competenti, in particolare con Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche e l’Autorità Marittima. Tale infrastruttura consente, seppur solo in parte, di superare i limiti strutturali della conca di navigazione, che andrebbe ri-progettata, garantendo altresì la funzionalità del porto anche durante i periodi di sollevamento delle dighe mobili.

**Sono idee progettuali che andranno opportunamente vagliate e sviluppate:**

- favorire l’alta capacità AC/Alta Velocità AV sulla linea ferroviaria Venezia-Trieste, ma anche rivalutazione dell’asse Venezia-Tarvisio-Vienna;
- favorire la fruibilità della via navigabile Litoranea Veneta;
- rafforzare e sviluppare il Terminal passeggeri portuale alla Marittima;
- favorire l’integrazione del sistema ferroviario metropolitano con i servizi di TPL gomma-acqua con sviluppo dell’integrazione tariffaria, alla luce delle sperimentazioni attualmente in atto;
- definizione di un Piano di Bacino metropolitano dei servizi di TPL (su gomma, acqua, ferro e sull’impianto a fune denominato People Mover);
- sviluppo infrastrutturale viario di accesso al litorale;
- più scuole (ampliamento di alcuni istituti scolastici per adeguamento al fabbisogno delle esigenze scolastiche) e rigenerazione dei luoghi di studio;
- completamento opere complementari al Passante di Mestre;
- valorizzazione manutentiva del patrimonio viario della Città metropolitana;
- progressiva ed economicamente sostenibile estensione al territorio metropolitano delle ZTL, con particolare riferimento all’agevolazione delle attività economiche e al sostegno di determinate categorie sociali (studenti, anziani, etc.).

## Paragrafo 6.7 Linea 7: SALVAGUARDIA E QUALITÀ DELL'AMBIENTE

Le strategie internazionali ONU e UE in materia di ambiente hanno progressivamente mutato l'approccio ai temi della crescita e aumentato la consapevolezza dei limiti di uno sviluppo basato sul mero aumento della produzione.

Proprio dalla consapevolezza del contesto ambientale globale e dei suoi effetti sulla vita delle comunità locali, e viceversa, si deve basare la vision delle nuove aree metropolitane. Questo è il messaggio lanciato dalla 21ª Conferenza internazionale sul clima di Parigi, dalla strategia europea, aggiornata ponendo l'obiettivo di ridurre le emissioni almeno del 40% entro il 2030, e dalla Programmazione operativa nazionale PON Metro, che costituiscono i documenti di riferimento per la strategia di lungo periodo della Città metropolitana di Venezia.

I costanti rischi a cui siamo esposti (idraulico, idrogeologico, alluvioni, erosione costiera, perdita di biodiversità, consumo di suolo, infiltrazione salina, del carico degli inquinanti ecc..) rappresentano un monito per riconsiderare i cambiamenti climatici nelle strategie d'azione, al fine di contrastare le loro conseguenze negative. La vulnerabilità urbana e territoriale è anche vulnerabilità umana e di tutte le attività sociali e per questo risulta indispensabile l'individuazione dei fattori che la determinano.

Va perseguito un incremento della resilienza delle nostre città e dei nostri territori, non solo attraverso attività, tecniche e progetti orientati alla mitigazione, ma anche attraverso modalità di adattamento ai cambiamenti climatici stessi. Come ci ricordano le ultime direttive europee su clima ed energia e il mondo della ricerca, l'integrazione tra mitigazione e adattamento rappresenta un passaggio ineludibile di una politica di protezione integrata del clima che voglia migliorare lo stato di fatto delle cose, e per ridurre, per quanto possibile, gli impatti negativi che già stanno emergendo.

Le infrastrutture verdi, un ruolo rinnovato e di rilancio per l'agricoltura, il mantenimento del paesaggio e delle reti ecologiche urbane/provinciali, ad esempio, possono ridurre l'esposizione a rischi derivanti da possibili eventi naturali estremi (alluvioni, frane, calura, etc.), ma anche avere effetti quotidiani sulla qualità della vita e dell'aria (assorbimento di CO<sub>2</sub>, miglioramento del microclima, riduzione degli effetti delle isole di calore) generando benefici positivi anche in termini economici (filiera corte, riduzione dei costi sanitari, servizi per lo svago e lo sport, ecc.).

Non va dimenticato, nel contesto della salvaguardia ambientale, il richiamo all'attenzione al ciclo delle risorse naturali: tanto la ridotta accessibilità immediata tramite il prelievo in natura, quanto l'accessibilità futura, tramite il riciclo, il recupero e il riuso dei materiali sono azioni da percorrere sia da parte degli Enti regolatori, sia da parte dal mercato.

Alcuni aspetti importanti da considerare sono:

- il problema della gestione delle acque, da intendersi in chiave integrata, considerando tutti i corsi d'acqua e le loro fonti (acque meteoriche, acque potabili, ecc.), le relative infrastrutture, da ripensare anche in chiave di efficientamento (tramite monitoraggio e nuove tecnologie) per la riduzione della domanda d'acqua: la leva del prezzo dell'acqua, la misurazione degli usi

- e i sistemi di uso “a cascata” della stessa acqua;
- il ciclo dei rifiuti, articolato nelle fasi di riduzione alla fonte, raccolta e riciclo, che costituiscono elementi fondanti della cosiddetta “economia circolare”, attraverso il potenziamento del sistema già operante a Fusina, che è diventato un vero e proprio distretto con valenza metropolitana. Come già accennato, deve essere anche affrontata presto la formulazione della strategia per il prossimo decennio per la gestione dei rifiuti urbani, oggi afferente all’intero ambito regionale;
- il tema del consumo di suolo, che va contrastato, anche in questo ambito, con una serie di misure a sistema che vanno dal recupero e riconversione delle aree dismesse (bonifiche) alla riduzione della cementificazione, che, anche per un rilancio sostenibile dell’edilizia e delle infrastrutture, dovrebbe far pensare alla riqualificazione del patrimonio esistente, magari attraverso un nuovo sistema della premialità a mezzo di crediti edilizi;
- il contrasto della perdita di biodiversità, anche a mezzo della rinaturalizzazione di alcuni spazi e di una maggiore attenzione alla progettazione (bio-progettazione, agricoltura tradizionale e sinergica, agricoltura sociale, ecc...), valorizzando la rete ecologica metropolitana.

CmVE potrebbe avere un ruolo strategico di rilevanza storica nel momento in cui subentrasse, secondo le attuali previsioni normative (il termine previsto per l’emanazione del DPCM era il 31 marzo 2015), all’ex Magistrato alle Acque di Venezia come gestore degli interventi di salvaguardia morfologica e delle misure antinquinamento della laguna di Venezia. La Città metropolitana dovrà avere un ruolo anche nella co-gestione del MOSE, quanto meno per l’impatto che avranno sul sistema economico-sociale-ambientale le modalità con cui sarà fatto funzionare su tutti i comuni che si affacciano sulla laguna (Venezia e Chioggia in primis).

La questione del governo dei processi di bonifica e restituzione all’uso dei terreni contaminati entro il SIN di Porto Marghera è pure di elevata strategicità per l’effettivo risanamento e rilancio dell’area. Per questo sarà necessario avviare forme di collaborazione sinergica tra gli attori pubblici e privati, con semplificazione dei processi valutativi e decisionali, a partire dalla messa a reciproca disposizione delle banche dati (sul modello del SIT Metropolitano) riguardanti ogni utile aspetto: proprietà, stato dei terreni, ecc. .

Il primo esempio in tale direzione è la “Cabina di Regia per le bonifiche” costituita nel gennaio 2018 con la firma della relativa convenzione attuativa tra Ministero dell’Ambiente, CmVE e Comune di Venezia. Anche questo strumento operativo andrà certo coordinato con la partecipazione agli altri Accordi di programma attivi su questa parte del territorio: sia quelli più specificamente rivolti alla risoluzione della questione ambientale, quali l’“Accordo di programma per la Chimica di Porto Marghera” (DPCM 12.02.99), e successive integrazioni, l’“Accordo Moranzani” del 31.03.2008, l’“Accordo per la Bonifica e Riqualificazione Ambientale del SIN Porto Marghera”, e più di recente il “Patto per lo sviluppo della Città di Venezia” del 26.11.2016 e relativo protocollo di Intesa alla base della suddetta Cabina di regia; sia quelli più specificamente rivolti al rilancio economico dell’area, quale quello relativo all’Area di crisi industriale complessa di Venezia.

Tali strumenti di semplificazione e accelerazione dello sviluppo, dovranno allora essere coordinati in un organismo unico che, anche utilizzando tecniche di marketing territoriale, sappia offrire agli investitori interessati un sistema di gestione in grado da fungere da facilitatore verso il complesso delle funzioni pubbliche in materia ambientale, urbanistica, economica, ecc. (una sorta di Sportello Unico per gli Investitori a Porto Marghera, che potrà essere attuato attraverso la neocostituita Agenzia di Sviluppo di Venezia).

È dunque strategico che sia quanto prima completato l'isolamento, mediante marginamento con palancole, delle varie macroisole componenti il SIN, allo scopo di isolare le sorgenti di contaminazione ed evitare l'ulteriore apporto in laguna di acque di falda contaminate. Ad oggi risultano mancare circa 3-3,5 chilometri di marginamenti (sui 42 complessivi) e di rifacimento delle sponde, da eseguire o ancora in corso di realizzazione da parte dei tre enti attualmente competenti: Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Triveneto, Autorità Portuale di Venezia, Regione Veneto.

La realizzazione della rete di marginamento delle macroisole è infatti determinante per lo sviluppo dell'intera area di Porto Marghera. L'organismo unico sopra ipotizzato o gli attori pubblici locali in sinergia tra loro dovranno allora strettamente coordinarsi con le Amministrazioni statali deputate al finanziamento e alla realizzazione di tali interventi, in modo tale da far riprendere e assicurare, con la necessaria trasparenza e partecipazione, un adeguato flusso di risorse verso il territorio.

Strumento altrettanto importante è la Conferenza dei Sindaci del litorale veneto di cui all'art. 85 della L.R. n. 30/2016, al fine di attuare gli obiettivi assunti dal contratto di Costa, e contrastare, in coerenza con il Piano d'azione del litorale, fenomeni come l'innalzamento del livello dei mari e la trasformazione geologica e geomorfologica dei territori. In questo ambito CmVE può fornire e coordinare la raccolta ed elaborazione dei dati territoriali e ambientali, assicurando uno sviluppo unitario delle attività che saranno previste.

**Sono idee progettuali che andranno opportunamente vagliate e sviluppate:**

- salvaguardia della laguna di Venezia mediante attribuzione delle competenze dell'ex Magistrato alle Acque alla CmVE necessarie all'esercizio delle proprie funzioni strategiche e supportate da adeguate risorse;
- l'ulteriore sviluppo della piattaforma di vigilanza ambientale come strumento di coordinamento tra le autorità statali e locali preposte al controllo;
- promozione dell'allargamento del Parco regionale di interesse locale "Lemene, Reghena e laghi di Cinto" ai Comuni vicini interessati, finalizzato ad una valorizzazione della risorsa ambientale anche quale risorsa per un turismo sostenibile;
- promozione e ulteriore valorizzazione dei compendi naturali di proprietà (Bosco del Parauro a Mirano e Oasi Lycaena di Salzano) che consentano la fruibilità rispettosa degli specifici valori ambientali e prevedano l'integrazione nella rete ecologica con collaborazione con altri ambiti analoghi;
- adesione a progetti europei e nazionali volti al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità enunciati (ad esempio in tema di energia, clima,

biodiversità, ecc.) oltre che volti alla formazione delle competenze per affrontare le nuove sfide, ad esempio attraverso il confronto con analoghe esperienze internazionali di successo;

- attivazione, rafforzamento e sviluppo dei Contratti di Fiume, in particolare per quelli già avviati, quali quelli del Brenta, del Piave e del Marzenego.

## **Paragrafo 6.8 Linea 8: INFORMATIZZAZIONE E DIGITALIZZAZIONE**

La trasformazione digitale è il fattore catalizzante “immateriale” per creare sviluppo, buona occupazione e migliori servizi a cittadini e imprese.

L'occasione del Piano Nazionale Banda Ultralarga 2014-2020, che vede Venezia come una delle prime cinque città in Italia coinvolte dall'infrastrutturazione Enel Open Fiber per la parte di investimento privato, insieme ad ingenti finanziamenti pubblici previsti per le aree a fallimento di mercato, è fondamentale per lo sviluppo del territorio. Infatti è evidente che, a partire dalle più semplici APP per consultare le previsioni meteo, fino alla fruizione vera e propria di servizi informativi, amministrativi, sanitari, sociali, l'informazione debba essere veicolata correttamente e velocemente su tutti i dispositivi tecnologici utilizzati dai cittadini, dagli smart-phone, al computer, al telefono. È altrettanto evidente che ogni implementazione digitale non possa prescindere, per essere efficace, dall'esistenza ed efficienza della connettività.

La Città metropolitana di Venezia, attraverso la propria Agenda Digitale, supporta:

- i Comuni, nell'assolvimento propositivo e costruttivo delle novità introdotte dalla riforma della Pubblica Amministrazione e dal Piano triennale di digitalizzazione della PA di AgID;
- i cittadini, nella capace e consapevole partecipazione alla società dell'informazione e nell'affermazione dei propri diritti digitali;
- il territorio, nella fruizione dei dati e dei servizi disponibili, grazie alla realizzazione di adeguate infrastrutture di rete.

Attraverso il convenzionamento con gli enti preposti, è realizzabile una rete di soggetti che condividono le strategie di sviluppo digitale e le modalità di erogazione dei servizi informatici, il cui focus riguarderà principalmente i seguenti temi:

- infrastrutture digitali, per più ampio accesso alle reti a banda larga e diffusione della banda ultralarga (oltre i 100 Mbs), con particolare attenzione alle zone più isolate del territorio (zone bianche);
- riduzione del digital divide infrastrutturale;
- interoperabilità, utilizzando standard aperti e condivisi tra gli Enti, verso un sistema territoriale unico;
- alfabetizzazione digitale: per i cittadini, finalizzata all'inclusione digitale; per i dipendenti pubblici, in modo da incrementare le competenze tecniche; per le imprese, per renderle più competitive;
- e-government, per incrementare le sinergie tra gli Enti, razionalizzando le risorse, dematerializzando i flussi documentali e semplificando i processi;

- open data, per poter accedere e condividere i dati in possesso della Pubblica Amministrazione;
- analisi territoriali tematiche, finalizzate ad indagini conoscitive del territorio e al supporto decisionale strategico, tramite utilizzo ed elaborazioni dei dati 3D ad alta definizione.

Le strategie considerate in questa linea si svilupperanno in stretta collaborazione con il Comune capoluogo, che amministra le risorse economiche nazionali dedicate alla digitalizzazione del territorio: si fa riferimento al PON METRO, che prevede infatti, per gli assi relativi all'Agenda digitale e all'inclusione sociale, il coinvolgimento della maggioranza dei Comuni metropolitani e di una quota della popolazione residente. Tali azioni sono complementari a quelle del POR-FESR, che sulla linea dell'Agenda digitale stanziava risorse laddove non previste dal PON METRO.

Nel proprio piano di digitalizzazione e di trasformazione digitale CmVE cercherà di armonizzare le azioni dell'Agenda digitale sulle varie linee di finanziamento, operando a favore degli enti locali, con particolare enfasi sulla digitalizzazione, sulla interoperabilità dei sistemi e sull'accesso digitale a servizi interattivi da parte dei cittadini (digital first), mirando a realizzare o supportare i seguenti interventi:

- piattaforma sistemi informativi territoriali – geoportale integrale (lavori pubblici online, edilizia online, spazio pubblico online, dati ambientali) e quadro di unione dei dati dei Comuni;
- piattaforma per l'analisi territoriale, l'interconnessione con le principali banche dati alfanumeriche e la concertazione (finanziata in riuso tramite il progetto DeSK "Concertazione, partecipazione e Decision Support System a supporto della Knowledge Territoriale" a valere sul PON Governance);
- programma per la raccolta automatica dei contenuti della sezione strategica dei DUP dei Comuni, finalizzata alla messa a punto e aggiornamento del Piano strategico metropolitano;
- piattaforma metropolitana per la sicurezza (videosorveglianza polizia, segnalazioni FFOO, realizzazione di app per le segnalazioni);
- piattaforma metropolitana dei servizi (citizens relationship management), riduzione digital divide, interazione push-and-pull;
- hot spot pubblici a banda larga;
- sistema per il decoro urbano (segnalazione diffusa di manutenzioni da fare e idee per il recupero intelligente di spazi pubblici);
- piattaforma delle prestazioni sociali con cartella individuale;
- servizi per il tempo libero, piattaforma VeneziaUnica e App;
- messa a sistema di "buone pratiche", anche con effetto sull'inclusione sociale delle fasce deboli;
- miglioramento della piattaforma SUAP in uso, nella parte di interfaccia con i Comuni;
- interconnessione con la piattaforma informatica per la gestione della residenza digitale;

In linea con gli indirizzi dell'Agenzia per l'Italia Digitale, la linea di programma è finalizzata a conseguire la piena razionalizzazione dei data center delle PA, allineando le banche dati e integrando i sistemi operanti nell'area vasta, offrendo

loro la possibilità di dialogare secondo un approccio che vede l'interoperabilità come elemento chiave per lo sviluppo dell'E-Government.

Allo scopo, migrando il proprio data center presso il Vega, ove ha sede la struttura comunale gestita dalla società partecipata Venis S.p.A., CmVE potrà concorrere a diventare polo strategico nazionale (PSN), proponendosi agli enti del territorio come collettore dei sistemi digitali, e in particolare dei datacenter comunali di dimensioni non più idonee (ai sensi del Piano triennale AgID) ad operare e ad effettuare investimenti.

L'operazione, che consentirà anche di acquisire una dimensione per concorrere ai progetti europei e perseguire una maggiore qualità dei servizi, si farà sulla base del piano di trasformazione al digitale, che sarà realizzato, anch'esso con il supporto di Venis S.p.A., fra gli strumenti previsti dal progetto REMOVE, recentemente finanziato attraverso il cosiddetto 'bando periferie'.

Fra le ricadute di tale operazione sarà possibile offrire ai cittadini dell'intero territorio metropolitano servizi tecnologici coordinati e innovativi e sarà più facile costruire poli tematici di eccellenza e aderire a protocolli digitali (es: E015) o sviluppare progetti di riuso; a seguito di questa razionalizzazione, i cittadini potranno inoltre disporre di validi mezzi d'interazione con l'Amministrazione, integrati e cooperanti, strumenti di verifica della trasparenza di atti e decisioni, e di condivisione digitale. La promozione di forme di gestione integrata dei servizi, infrastrutture e reti di comunicazione, inoltre, contribuirà a ripensare il sistema urbano, nelle sue variegate componenti, in termini di efficienza e contenimento della spesa pubblica.

**Sono idee progettuali che andranno opportunamente vagliate e sviluppate:**

- favorire l'estensione della banda ultralarga (oltre 100 Mbs) alle zone del territorio metropolitano che ne sono sprovviste, tramite azioni di coinvolgimento dei comuni in iniziative nazionali o regionali volte a sfruttare i lavori di scavo per la stesura della fibra;
- Agenda digitale metropolitana - Armonizzazione azioni PON Metro 2014-2020;
- aggregazione datacenter comunali;
- integrazione SITM (Sistema Informativo Territoriale metropolitano) con il progetto DeSK.

## **Paragrafo 6.9 Linea 9: SVILUPPO ECONOMICO**

La Città metropolitana di Venezia si propone come importante polo attrattore di investimenti per lo sviluppo economico del territorio, capace di anticipare e interpretare i nuovi bisogni dell'economia e della società, governare flussi e reti e lanciare progettualità in linea con le strategie europee.

Il sistema locale veneziano è potenzialmente capace di competere con altri importanti sistemi locali nazionali ed europei nell'attrazione di nuovi capitali e di nuove funzioni in forza delle sue caratteristiche funzionali, del suo posizionamento geografico, dell'alta infrastrutturazione e della caratterizzazione della sua base economica, che trova nella complessità delle funzioni sociali, produttive, terziarie e culturali uno dei principali fattori del proprio sviluppo.

Le direttrici dell'azione di CmVE, in questo campo, sono:

- favorire il processo di internazionalizzazione delle eccellenze produttive

del territorio, quale volano per attrarre investimenti ed esportare i prodotti della manifattura locale, anche attraverso la partecipazione della CmVe a progetti e iniziative quali Road Show Città metropolitane, progetto promosso da ANCI con la partecipazione del Ministero degli Affari Esteri, la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per gli Affari Regionali, le autonomie e lo Sport, che punta ad avviare forme di collaborazione e di coordinamento tra le attività di rilievo internazionale dei Comuni e delle Città metropolitane e l'azione estera del "Sistema Paese" al fine di rafforzarne la coerenza e l'efficacia;

- diffondere i progetti di investimento privati nel territorio, ricercando sinergie con i player già operanti, promuovendo occasioni di partnership tra pubblico e privato;
- ridare centralità a Porto Marghera; il suo processo di riconversione può diventare motore di sviluppo dell'intera area metropolitana per la sua valenza portuale e manifatturiera;
- promuovere l'istituzione di Zone Franche Doganali o Zone Economiche Speciali come fattori di attrattività nel quadro di strategie di marketing territoriale, attente sia agli operatori internazionali che al tessuto produttivo locale;
- promuovere tutte le produzioni tipiche, in ogni settore di attività, attraverso la diffusione del brand "Venezia". Così come avviene per il turismo nella Regione del Veneto, in cui il nuovo marchio "Veneto - The land of Venice" - accosta il brand di punta, la città di Venezia, con il territorio che la circonda, per accrescere la competitività dei diversi settori produttivi, allo stesso modo si intende valorizzare la promozione delle produzioni locali in Italia e all'estero con la diffusione del brand "Venezia", mettendo insieme risorse e idee degli imprenditori privati e degli operatori pubblici, in una logica di rete;
- agevolare e omogeneizzare i rapporti delle imprese con la P.A, coordinando l'azione dei comuni, degli altri enti titolari di poteri autorizzatori, di certificazione e controllo, collaborando in tal senso con la CCIAA e le categorie;
- evidenziare come l'area metropolitana, che ospita decine di milioni di turisti ogni anno, sia in grado di offrire ai cittadini del mondo prodotti e servizi di qualità sia materiali sia immateriale, coinvolgendo le categorie economiche e produttive nel piano di marketing territoriale;
- essere di stimolo nei confronti della Regione per la riattivazione delle Intese Programmatiche d'Area come strumento di programmazione decentrata per la condivisione con i territori delle politiche di sviluppo locale, promuovendo, attraverso il metodo della concertazione, lo sviluppo sostenibile delle aree cui fanno riferimento e l'individuazione di obiettivi strategici comuni, anche tramite l'elaborazione di analisi economiche, territoriali e ambientali;
- salvaguardare e incrementare le potenzialità del settore pesca e vignicoltura, sostenendo e promuovendo, anche nell'ambito dei GAC/FLAG (Veneto Orientale e Chioggia e Delta del Po) un percorso innovativo volto allo sviluppo dell'area di competenza secondo le modalità imprescindibili della sostenibilità e del rispetto ambientale; stimolare il

settore ittico dei prodotti locali attraverso la rivitalizzazione dei mercati del territorio (Venezia, Caorle, Chioggia) e sviluppando le potenzialità delle aree costiere e degli ecosistemi marino lagunari (pesca in mare aperto, venericoltura e mitilicoltura);

- favorire, attraverso il San Servolo S.R.L. - società a totale partecipazione pubblica, con Socio Unico la Città Metropolitana di Venezia - lo sviluppo delle economie locali legate alla pesca in un quadro di piena compatibilità ambientale e di qualità per i consumatori;
- diffondere modelli produttivi e gestionali improntati a criteri di sostenibilità ambientale, economica e sociale con particolare impegno nello sviluppo di prodotti sostenibili sotto l'insegna dell'economia circolare;
- promuovere il rapporto e l'integrazione tra imprese e università e mondo della ricerca per puntare ad un sistema fortemente orientato all'innovazione come prevede il documento della Regione Veneto "Smart Specialisation Strategy (RIS3)";
- fare da volano alla rinascita dei centri storici quale leva essenziale dello sviluppo economico puntando anche sulla rigenerazione urbana di luoghi in origine commerciali anche al fine di contrastare il degrado e l'insicurezza nelle città.

**Sono idee progettuali che andranno opportunamente vagliate e sviluppate:**

- supportare le iniziative a favore dell'estensione della Zona Franca e/o l'istituzione di una ZES a Porto Marghera;
- agevolare l'omogeneizzazione e semplificazione dei procedimenti e dei rapporti tra PA e imprese. Con la partecipazione al progetto Metropoli Strategiche promosso da ANCI nell'ambito del PON Governance, la Città metropolitana di Venezia intende porre le basi per sviluppare con gli enti del territorio, in particolare con i Comuni, un network operativo a servizio degli sportelli unici locali e del tessuto economico produttivo, per garantire maggiore efficienza, efficacia e rapidità nei risultati. Sono previste azioni per uniformare i tempi e le modalità di accesso da parte di cittadini e imprese ai procedimenti amministrativi, aggiornamento e formazione per i comuni del territorio;
- valorizzare in ambito metropolitano il ruolo della Fondazione Agenzia di Sviluppo Venezia con l'obiettivo di svolgere attività di promozione e attrazione di investimenti sull'intero territorio metropolitano, valorizzando le potenzialità attrattive di tale area in Italia e all'estero, in particolare attraverso l'attivazione di iniziative utili all'individuazione di investitori e partner pubblici e/o privati interessati all'attuazione di investimenti e progetti sul territorio metropolitano;
- incentivare lo sviluppo di network per la promozione della filiera del prodotto ittico del territorio ai buyers europei e extraeuropei, con potenziamento e sostegno del distretto ittico di Rovigo e Chioggia;
- sostenere i comuni del territorio nel mantenimento e il rinnovo del riconoscimento dei singoli distretti del commercio, per completarne sviluppo e affermazione;
- salvaguardare e valorizzare le realtà imprenditoriali agricole di eccellenza, in particolare quelle in cui si esplicano attività professionalmente

qualificate con particolare riferimento alle produzioni tipiche, di qualità e biologiche, quali ad esempio il Biodistretto della produzione e della comunità del biologico della Venezia centro-orientale.

### **Paragrafo 6.10 Linea 10: SICUREZZA DEL TERRITORIO E DEI CITTADINI**

La vision strategica legata al tema della sicurezza mira a creare un “ambiente” nel quale le regole siano rispettate, a partire da quelle più elementari, e che tale rispetto sia “conveniente” per tutti, tenendo peraltro conto del possibile trasferimento delle funzioni del Corpo di polizia della Città metropolitana di Venezia alla Regione, in base a quanto previsto dalla legge regionale 30 dicembre 2016, n. 30.

Una dimensione di legalità diffusa ed educazione capillare consentirà di creare un clima disincentivante e un’attenzione permanente anche rispetto ai reati più gravi e di dare un radicato senso di sicurezza.

Il livello di intervento metropolitano è sia macro, nella messa in rete di funzioni e servizi atti allo scopo, che micro, con azioni costanti e puntuali repressive della microcriminalità, delle azioni vandaliche, del disturbo, del bullismo, con una forte matrice educativa basata sulla riscoperta del senso civico.

Si tratta, quindi, di declinare, con una maggiore centralità dei Sindaci e con il coordinamento di quello metropolitano, le modalità di attuazione più confacentesi alla realtà veneziana nelle seguenti linee d’intervento, ormai “tipizzate” anche dalla normativa nazionale:

- prevenzione e contrasto dei fenomeni di criminalità diffusa e predatoria, anche mediante l’individuazione di zone maggiormente “sensibili”;
- tutela della legalità come ferma dissuasione da ogni condotta lesiva, compreso quelle volte a limitare la fruizione di luoghi pubblici;
- promozione e difesa del decoro urbano, quale fattore concreto di miglioramento della qualità della vita quotidiana;
- estensione di forme di partenariato pubblico-privato anche nel settore della sicurezza urbana e valorizzazione della partecipazione attiva dei cittadini.

Sotto questi profili, è evidente come il livello metropolitano sia quello “ideale”: sia in quanto corrispondente all’articolazione territoriale delle Forze di polizia, sia perché consente di agire per:

- ottimizzare l’impiego degli operatori di polizia locale in termini di economicità ed efficienza, anche tenendo conto delle stagionalità;
- consentire la messa a disposizione di sistemi e apparati digitali volti ad estendere a tutto il territorio metropolitano le potenzialità operative fornite dalle nuove tecnologie.

L’infrastruttura digitale, prevista nell’ambito dell’apposita linea di programma del Piano, consentirà la maggiore distribuzione di telecamere di sorveglianza, la creazione di varchi elettronici nelle principali arterie di accesso alla città, un sistema intelligente di illuminazione delle aree, la capillare raccolta di segnalazioni da parte dei cittadini attraverso gli strumenti telematici, in un’ottica di sicurezza partecipata e mirando anche a tutelare la sicurezza della circolazione stradale e dell’utenza debole (pedoni e ciclisti).

Il recente decreto legge sulla sicurezza urbana (d.l. n. 14/2017, convertito con legge n. 48/2017) va in questa direzione, assicurando ai Sindaci una prima serie di strumenti per contrastare situazioni di degrado o che rischiano di degenerare. Si tratta ora di replicare tali poteri in chiave territoriale, conferendoli al Sindaco metropolitano di concerto con gli altri Sindaci, laddove l'azione di prevenzione/contrasto per essere efficace debba dispiegarsi su tutto il territorio metropolitano o su parte di esso che comprenda più comuni. In particolare, l'introduzione di istituti "nuovi" (ad es. il "Daspo urbano") attuato in ambito metropolitano, rappresenta una soluzione amministrativa di potenziale efficacia.

Proprio sulla scorta di tali innovazioni per come efficacemente applicate in ambito locale, potranno essere proposte soluzioni normative ulteriori, con finalità preventive e repressive, che diano maggiore effettività alle azioni di contrasto all'illegalità e al degrado, la cui potestà dovrebbe essere direttamente attribuita ai sindaci.

**Sono idee progettuali che andranno opportunamente vagliate e sviluppate:**

- promozione di norme e relative procedure che attribuiscono ai Sindaci e al Sindaco metropolitano effettive funzioni di autorità di sicurezza urbana, anche con l'impiego di istituti interdittivi e inibitori;
- realizzazione di azioni e progetti di integrazione strumentale e operativa delle polizie locali del territorio, anche mediante strumenti convenzionali;
- promozione della sicurezza di vicinato e/o di quartiere;
- collaborazione nella creazione della "smart control room" del Capoluogo finanziata con i fondi del PON METRO, con compiti di monitoraggio del territorio, gestione del traffico e dei flussi in un territorio ampio;
- misure di prevenzione e contrasto ad aggressioni, furti e atti vandalici, fenomeni in costante aumento negli ultimi anni, nei mezzi TPL, sperimentando la dotazione «body cam» al personale di bordo;
- ricostituzione del corpo di polizia metropolitano, da adibire al controllo dei contesti sulle attività connesse all'esercizio delle funzioni fondamentali della Città metropolitana.

## **Paragrafo 6.11 Linea 11:**

### **PROMOZIONE DEL TERRITORIO: TURISMO, CULTURA E SPORT**

La strategia della Città metropolitana di Venezia dovrà puntare sulla qualità dell'offerta turistica e culturale.

Turismo e cultura, oltre a rappresentare una risorsa importante per la nostra economia e per quella dell'intera Regione, possono trasformarsi in un'occasione di rinnovamento e di sviluppo della comunità, una risorsa per le nuove generazioni, un'opportunità di crescita economica, sociale e lavorativa nel rispetto dei valori di sostenibilità e integrità dei luoghi.

Le criticità nel settore sono tuttavia molteplici e derivano principalmente dalla mancanza, nel passato, di una gestione integrata e trasversale delle funzioni e dei servizi pubblici correlati. Questa difficoltà di sistema manifesta tutta la sua complessità nel nostro momento storico, in cui il fenomeno turistico è totalmente esplosivo in termini di turismo di massa ed escursionista. Si è proceduto, spesso, senza un disegno unitario, senza una visione condivisa tra tutti gli ope-

ratori, istituzionali e non, del settore.

Si ritiene dunque di dover rafforzare proprio una strategia unitaria dei vari temi e CmVE, in quanto ente di area vasta, è in grado di assolvere al meglio questo ruolo.

Purtroppo, negando nei fatti la vocazione, le attribuzioni e le potenzialità dell'Ente metropolitano, con il riordino delle funzioni delegate avviato nel 2015, la Regione Veneto ha completamente riallocato a sé le funzioni in materia di turismo e di agriturismo.

Pertanto, con il superamento del ruolo delle APT (Aziende di Promozione Turistica, gestite dalle Province) e la nascita delle OGD (Organizzazioni di Gestione delle Destinazioni, estranee agli enti di area vasta), CmVE dovrà valutare nuove forme di coordinamento della promozione del proprio territorio.

La Città metropolitana di Venezia, a cui compete la cura dello sviluppo economico e sociale della propria comunità, non intende infatti rinunciare al proprio ruolo in tale ambito e quindi si propone di attuare nuove forme di promozione territoriale, in sinergia con la Regione, gli enti locali, le OGD e le associazioni di categoria.

Inoltre, CmVE intende riconoscere e sostenere la crescita socio-culturale della comunità metropolitana attraverso la fruizione del patrimonio storico-artistico, la diffusione della lettura e la pratica dello sport, quali valori riconosciuti e condivisi in grado di influenzare positivamente la qualità della vita individuale e collettiva

In tale contesto si inserisce il Piano di Marketing Territoriale di CmVE, finalizzato a promuovere l'identità unitaria del territorio metropolitano e a valorizzare le eccellenze locali, incentivando un turismo sostenibile di tipo culturale, sportivo e naturalistico alternativo ai principali poli attrattivi e alle principali stagionalità turistiche.

L'azione della Città metropolitana di Venezia è ispirata dalle seguenti direttrici:

- rivendicare adeguato ruolo e funzioni in materia di turismo attraverso le intese previste dall'art. 2, comma 3, legge regionale 30 dicembre 2016, n. 30;
- rivendicare un ruolo di coordinamento anche nell'ambito della Conferenza dei Sindaci del Litorale veneto, istituita con L.R. n. 30/2016 art. 85;
- superare la concorrenzialità tra le diverse mete, promuovendo un'offerta unitaria;
- migliorare la mobilità e l'infrastrutturazione, in particolare per quanto riguarda l'accesso alle spiagge;
- allungare la stagionalità, favorendo la specializzazione di ambiti differenti nei periodi autunnali e invernali;
- favorire la riconversione, ristrutturazione, ammodernamento e ampliamento delle strutture ricettive, secondo i criteri dell'architettura sostenibile;
- condividere con i territori e le categorie l'individuazione delle eccellenze turistiche, culturali, naturalistiche ed enogastronomiche da promuovere e valorizzare;
- creare un brand che identifichi e promuova l'identità metropolitana;
- strutturare circuiti turistici specializzati, valorizzando in particolare le

- dimensioni “green and healthy”, slow food e agrifood, turismo sportivo;
- promuovere l'utilizzo di strumenti di comunicazione smart per una conoscenza e fruizione del territorio più diffusa e accessibile, con la creazione di apposite app;
- valorizzare il patrimonio culturale, mettendo in rete i musei e i luoghi della cultura metropolitani con adesione al Sistema museale nazionale del MIBACT;
- attivazione di collaborazioni con gli istituti di ricerca e i poli universitari per lo studio, la ricerca, la conservazione e la fruizione accessibile e inclusiva del patrimonio culturale;
- supportare il Sistema Bibliotecario Metropolitano, anche estendendo a tutta la rete il progetto di Biblioteca digitale Venezia metropolitana.

Lo sviluppo e la promozione del territorio, passa anche attraverso lo sport come fenomeno sociale ed economico di primaria importanza, risultando uno strumento per educare, formare, favorire l'integrazione e la solidarietà, in grado di guardare con attenzione ai più giovani e senza trascurare gli adulti.

La Città metropolitana di Venezia, nel rispetto sia dei principi della Carta Etica regionale dello Sport che del Trattato di Amsterdam dell'Unione Europea (1977), “ribadisce l'interesse legittimo per lo sport, in particolare per i suoi aspetti sociali e culturali, nonché per i valori sociali ed educativi che lo sport trasmette, quali l'autodisciplina, la sfida dei limiti personali, la solidarietà, la sana competizione, il rispetto dell'avversario, l'integrazione sociale, la lotta contro ogni forma di discriminazione, lo spirito di gruppo, la tolleranza e la lealtà.”

In tale ambito è importante che CmVE si ponga i seguenti obiettivi:

- supportare il progetto di censimento informatizzato e di costituzione della banca dati nazionale degli impianti sportivi promosso dal CONI con la collaborazione dalla Regione del Veneto, ottenendo una mappatura completa del patrimonio impiantistico esistente;
- fornire uno strumento di pianificazione e utilizzo delle risorse economiche da destinare alle attività sportive;
- valorizzare le “best practice” e contribuire allo scambio omogeneo di dati e di esperienze tra le diverse Amministrazioni e con le Istituzioni del settore sportivo;
- favorire, attraverso un unico modello di censimento e classificazione, l'aggiornamento costante dello stato dell'impiantistica e del fabbisogno;
- fornire un servizio al cittadino sui luoghi dove fare attività sportiva.

Sarà così più facile pianificare la ristrutturazione, l'ammodernamento, l'ampliamento, l'adeguamento tecnologico, l'efficientamento energetico degli impianti sportivi esistenti, nonché la realizzazione di nuove infrastrutture, tenendo conto delle concentrazioni territoriali.

I relativi interventi infrastrutturali richiedono un monitoraggio costante delle opportunità di finanziamento derivanti da bandi pubblici e la capacità di attivare partnership pubblico-private prospettando le importanti ricadute positive conseguibili, anche in termini di indotto, come potrebbe avvenire, ad esempio, per il nuovo stadio di terraferma e il nuovo palasport, ove progettati con caratteristiche che li rendano polivalenti e in grado di ospitare eventi di livello internazionale.

Sono idee progettuali che andranno opportunamente vagliate e sviluppate:

- la promozione di nuove forme di turismo e di nuovi punti di interesse e di eccellenza metropolitani per la destagionalizzazione e la delocalizzazione dei flussi turistici;
- l'istituzione dell'agenda metropolitana degli eventi culturali e sportivi;
- l'attivazione del sistema dei musei e degli ecomusei del territorio metropolitano;
- il progetto "Green Lido" e la sua possibile estensione all'intero litorale;
- il progetto "Città metropolitana che legge";
- la redazione di un Piano metropolitano per lo Sport.;
- la definizione di un'offerta turistica integrata con Venezia e i centri storici metropolitani.

### Paragrafo 6.12 Linea 12: COESIONE ED INCLUSIONE SOCIALE

La visione strategica della Città metropolitana di Venezia in tema di coesione e inclusione sociale è orientata alla promozione della corresponsabilità sociale finalizzata al superamento delle disuguaglianze, attraverso la creazione e il rafforzamento di reti di solidarietà e di welfare che sostengano gli interventi di contrasto all'emarginazione, all'esclusione sociale e alla povertà.

Le Leggi regionali 30 dicembre 2016, n. 30 "Collegato alla legge di stabilità regionale 2017" e 29 dicembre 2017, n. 45 "Collegato alla legge di stabilità regionale 2018", hanno riallocato in capo alla Regione Veneto la materia del sociale, disperdendo le competenze, le relazioni e il ruolo che la Provincia e poi CmVE hanno saputo costruire in decenni di gestione. Tuttavia, i temi della promozione dello sviluppo sociale e della coesione sociale sono presenti nello Statuto della CmVe (articoli 1 e 9) in quanto imprescindibili per qualsiasi politica di governo del territorio finalizzata al suo sviluppo e al benessere dei cittadini.

Pertanto, pur considerato il mutato assetto delle deleghe regionali, CmVe intende mantenere un ruolo attivo in tali ambiti, anche attraverso un ripensamento del ruolo che essa può offrire al territorio e fornendo la propria leale collaborazione ai soggetti che le norme individuano come diretti responsabili delle politiche e dei servizi sociali.

Le direttrici delle strategie metropolitane saranno:

- sostenere i Comuni, anche attraverso protocolli d'intesa e partenariati, nella promozione e realizzazione degli interventi di settore;
- favorire e partecipare attivamente alla costruzione e allo sviluppo di reti integrate di servizi e alleanze territoriali, sia con partner pubblici che privati - come imprese economiche, volontariato e associazionismo;
- valorizzare il Terzo settore, in tutta la sua ricchezza e complessità, anche attraverso il coinvolgimento nei processi di programmazione;
- attrarre risorse per il territorio, attraverso la partecipazione a bandi e finanziamenti regionali, nazionali e comunitari.

Gli ambiti principali degli interventi metropolitani riguarderanno:

- **le misure di contrasto alla povertà:** a seguito della Legge delega 15 marzo 2017, n. 33, attuata dal decreto legislativo n. 147 del 15 settembre 2017 "Disposizioni per l'introduzione di una misura nazionale di contrasto alla povertà", viene introdotta la prima misura nazionale di con-

trasto alla povertà, denominata reddito di inclusione - REI - destinata ad assicurare un sostegno economico ai nuclei familiari che risultano al di sotto della soglia di povertà; la Regione Veneto, in continuità con la precedente programmazione in tema di inclusione sociale, ha tracciato le prime indicazioni programmatiche per il biennio 2018 - 2019 (DGR 2121 del 19/12/2017): nel documento "Politiche di Contrasto alla Povertà e all'esclusione sociale" si delineano le linee di intervento regionali per l'attuazione del Reddito di inclusione, basate sull'integrazione tra le politiche sociali, sanitarie e del lavoro e sull'approccio multidimensionale all'inclusione sociale attiva; la logica della multidimensionalità dell'intervento richiede uno sforzo di integrazione - verticale e orizzontale - tra differenti ambiti di intervento, tra diversi livelli di governo e tra attori pubblici e privati; CmVe si candida ad essere il soggetto che, per ruolo istituzionale e competenza territoriale, promuove e coordina l'alleanza tra i diversi attori, monitora gli interventi a livello metropolitano e dialoga con i comuni e la Regione al fine di ottimizzare la programmazione sulla base degli esiti; già attivi in questo ambito, il partenariato con Comuni metropolitani e terzo settore nel progetto "AICT - Azioni Integrate di coesione territoriale (AICT) per l'inserimento e il reinserimento di soggetti svantaggiati", il partenariato con l'Università IUAV, il Comune di Venezia e le CM di Torino e Milano per la candidatura ai finanziamenti FAMI "Promozione di interventi di inclusione sociale ed economica di cittadini dei Paesi terzi" con il progetto CapaCityMetro-Italia e il partenariato nel progetto "Futuro prossimo. Intervento integrato per rafforzare la comunità educante e il protagonismo giovanile nelle attività di contrasto alla dispersione scolastica e alla povertà educativa", con capofila " Save the Children onlus";

- **nuove esigenze abitative:** negli ultimi anni si sono verificati cambiamenti importanti nella struttura della popolazione. Bassa natalità e innalzamento dell'età media hanno prodotto una diminuzione dei giovani e un aumento degli anziani; si assiste inoltre ad un aumento della percentuale di residenti non comunitari e ad un incremento graduale del numero di famiglie, accompagnato da una diminuzione della loro dimensione media. L'impegno delle amministrazioni va concentrato quindi su un'offerta residenziale ampia, diversificata e adeguata alle esigenze di comunità urbane sempre più complesse e frastagliate, sia per composizione dei nuclei familiari che per possibilità economica, imponendosi un incremento del patrimonio abitativo sociale accessibile alle fasce deboli e una particolare attenzione alla condizione di fragilità dell'anziano e della persona con disabilità. In questo contesto il ruolo della CmVE potrebbe essere di supporto nell'ambito della pianificazione urbanistica, della logistica e dei servizi, favorendo le relative politiche abitative degli altri attori istituzionali;
- **pari opportunità e contrasto alla violenza di genere:** uno sviluppo sociale sostenibile e inclusivo non può prescindere dall'obiettivo di realizzare percorsi in grado di valorizzare le persone, ridurre le disuguaglianze e garantire a tutti pari opportunità di crescita e di sviluppo; i progetti e le politiche della Città metropolitana in quest'ambito saranno articolati

sul duplice binario della prevenzione e del contrasto alle discriminazioni e alla violenza di genere da un lato, e dal sostegno alla conciliazione tra tempi di lavoro e tempi della famiglia dall'altro, con la finalità di un riequilibrio dei carichi familiari, di cura tra i generi e una rivisitazione delle organizzazioni aziendali verso modelli family friendly. Già attive e implementabili le azioni: Pari Opportunità e territorio 2.0; Consigliera di Parità, le conciliazioni possibili tra genitorialità e lavoro; Parità per l'inclusione: Sportello Donne al Lavoro e Sportello Prima Parla con l'avvocato; partenariato con scuole del territorio nell'ambito del bando PON Scuola "Orientamento formativo e ri-orientamento";

- **azioni previste dal PON METRO, Asse 3 "Servizi per l'inclusione sociale"**, cui sono destinati circa nove milioni di euro per la realizzazione di azioni finalizzate alla lotta alla povertà e alla promozione dell'inclusione sociale, in gran parte rivolte all'intero territorio metropolitano: la CmVE, in stretta collaborazione con il Comune di Venezia, promuoverà il coinvolgimento partecipativo dei Comuni metropolitani;
- **attività dell'Agenzia per la Coesione sociale** (sportello unico di accesso, articolato in più sedi territoriali, con funzioni di primo contatto, ascolto, orientamento e prima analisi della domanda, per problemi e segnalazioni in ambito sociale e/o abitativo): la CmVE sarà di supporto per lo sviluppo e la realizzazione di strategie collaborative con i Comuni del territorio, al fine di allargare la platea dei beneficiari all'intero ambito metropolitano.

La piena realizzazione di questa linea di programma include il tentativo di recuperare dalla Regione l'esercizio di funzioni consone al proprio ruolo istituzionale e la dotazione di adeguate risorse. In alternativa, sarà giocoforza provvedere autonomamente, anche sfruttando sinergie con gli enti locali e le altre forze del territorio, per dotare i propri servizi di supporti tecnologici, finanziari e di specifiche competenze professionali. La Città metropolitana deve infatti essere in grado di sostenere reti di solidarietà diffuse e inclusive in tutto il territorio.

**Sono idee progettuali che andranno opportunamente vagliate e sviluppate:**

- Tavolo metropolitano per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro ;
- Allargamento della rete di contrasto alla violenza di genere.

### **Paragrafo 6.13 Linea 13: ISTRUZIONE, FORMAZIONE PROFESSIONALE E LAVORO**

La Città metropolitana di Venezia si propone di realizzare un grande progetto educativo, che agisca sulle scuole, ma che si estenda a tutti i settori della popolazione, raccogliendo la sfida di integrare i sistemi dell'istruzione con il mondo produttivo, in un'ottica di politica di promozione del capitale umano e di contrasto al rischio di disoccupazione e di conseguente esclusione sociale.

Il progetto, di respiro pluriennale, raccoglierà le iniziative di formazione, organizzazione, buone prassi ed eventi finalizzati alla conoscenza e consapevolezza di CmVE non tanto e non solo come Istituzione, ma come territorio, storia, soggetto attuatore di strategie a scala locale, come garante dei valori civili. Tutto questo puntando alla messa in rete sistemica delle attività, degli istituti scolastici e formativi, delle Università e delle altre realtà dell'istruzione e della

formazione, fra i quali vanno evidenziati gli ITS Academy (due nel nostro territorio: uno ad indirizzo turistico con sede a Jesolo e uno ad indirizzo logistico con sede a Marghera) che vantano valutazioni di eccellenza, un quasi totale assorbimento degli studenti diplomati e che sono presidiati da CmVE con la presenza negli organi e nei vertici decisionali. La presenza di due Atenei universitari (Ca' Foscari e IUAV) e di altri enti di formazione di eccellenza (Marcianum, IUSVE, Conservatorio musicale, Accademia delle Belle Arti, Accademia musicale di Santa Cecilia, Venice International University, etc), con sedi nella città d'acqua e in terraferma, costituisce un vero e proprio giacimento culturale e un'enorme risorsa che, in termini di sviluppo, può essere paragonata ad un settore produttivo in continua crescita. In questo contesto, CmVE si pone come fattore di attrazione anche per i poli universitari, non solo di Venezia, ma anche del Veneto, in una prospettiva di ampliamento dell'attuale confine territoriale. Attraverso la valorizzazione di tale patrimonio metropolitano e l'integrazione con le importanti realtà esistenti nel campo dell'istruzione e della formazione, la Città metropolitana di Venezia si pone l'obiettivo di essere riconosciuta come soggetto attuatore di una rete di governance che crei un circolo virtuoso tra il mondo della formazione, della cultura e dell'impresa di respiro europeo (progetto Study in Venice). L'ascolto del territorio costituisce un elemento chiave per creare sinergie vincenti con gli attori e i soggetti portatori di interessi in questo campo. Gli Istituti scolastici, gli studenti, le Università e il Ministero dell'Istruzione troveranno in CmVE un interlocutore in grado di promuovere le proprie istanze in un'ottica di sussidiarietà con il territorio. In particolare, l'ambito dell'alternanza scuola-lavoro rappresenta il contesto elettivo in cui queste sinergie possono essere efficacemente attuate. Ma non solo: il Salone dell'offerta formativa, che annualmente, a novembre, raccoglie presso il Vega tutte le scuole superiori, può alimentare accordi e sinergie, ampliando sempre di più la platea dei promotori e dei partner, già comprensiva di soggetti di eccellenza quali, ad esempio, le Università, la CCIAA, il Comune di Venezia, l'USR Veneto, Sive formazione e molti altri, al fine di offrire a studenti, famiglie e istituti scolastici il punto di riferimento per la scelta del futuro formativo dei nostri giovani. Parallelamente, nel quadro nazionale di profondo rinnovamento degli strumenti e delle regole del mercato del lavoro, CmVE partecipa, in un'ottica di collaborazione e supporto, alla rete dei servizi per il lavoro istituita dalla Regione Veneto e recentemente transitata, per effetto del processo di riordino funzionale previsto dalla legge di riforma della P.A. 7 agosto 2015, n. 124, attuato con legge regionale 29 dicembre 2017, n. 45, sotto la gestione di Veneto Lavoro, azienda strumentale della Regione. All'interno di tale rete, il ruolo della Città metropolitana di Venezia va ricercato nella sua potenzialità di leader aggregante. Attraverso il dialogo elettivo con i Comuni e gli altri attori del contesto metropolitano, CmVE potrà coadiuvare i nuovi soggetti istituzionali nello sviluppo di un modello di governo delle politiche attive del lavoro organicamente integrate con interventi di inclusione sociale e con l'offerta formativa. In questo contesto, le sinergie costruite in anni di esperienza con le aziende sanitarie del territorio e con le aziende private in ambito di inserimento lavorativo di soggetti svantaggiati, piuttosto che con scuole e aziende nell'ambito del contrasto della dispersione scolastica e piuttosto che con gli istituti scolastici nel perfezionamento dell'offerta formativa, sono a fondamento del nuovo modello istituzionale che si sta costituendo e convergono verso le iniziative di

inclusione e coesione sociale intraprese da CmVE nell'attuale contesto normativo assegnatole.

**Sono idee progettuali che andranno opportunamente vagliate e sviluppate:**

- realizzazione del progetto "A.M.I.C.A. SCUOLA" - Azioni Metropolitane Interventi Collaborazioni Attività per la SCUOLA: progetto educativo nelle scuole, catalizzatore di iniziative formative finalizzate alla conoscenza dell'istituzione e alla valorizzazione della Città, della sua storia, delle sue strategie, da inserire nel contesto dell'alternanza scuola/lavoro;
- sostegno al progetto "Study in Venice";
- partecipazione in partnership con enti formativi accreditati, scuole e soggetti del territorio a progetti di orientamento e formazione (progetto Ve.R.S.O. - Venezia, Rete per i Servizi d'Orientamento).

# IL CONTRIBUTO DEI TERRITORI



## Paragrafo 7.1 PREMESSE ED INQUADRAMENTO

Il processo di elaborazione del Piano strategico ha accelerato quel percorso naturale di spontaneo amalgama, consolidamento e sviluppo delle vocazioni e degli interessi di ampie zone del territorio.

La vision alla base del presente documento considera fondamentale, per il complessivo assetto metropolitano, incentivare il coagulo dei punti di forza dei territori attraverso la programmazione urbanistica, le opere e gli interventi infrastrutturali, la distribuzione dei finanziamenti e la riorganizzazione dei servizi.

Ciò consente alla pianificazione di livello metropolitano di mettere a sistema le caratteristiche delle diverse zone, evitando, attraverso adeguate strategie di mediazione e composizione, che le opportunità si sovrappongano e che i diversi interessi si ostacolino.

L'analisi del contesto resa nel precedente Capitolo 2, ha già evidenziato la possibile enucleazione, in questa prospettiva, di ben definite zone e delle loro macro caratteristiche socio-economiche di riferimento.

Lo stesso Statuto metropolitano (art. 2) e anche le Linee di Programma settoriali del precedente Capitolo 6 esplicitano con chiarezza questa direttrice, vedasi in particolare la Linea 6.2, addirittura estendendola ai territori confinanti.

Ben si adattano quindi allo scenario di governance e amministrativo prospettato i seguenti contributi:

- contributo del Veneto orientale, prot. Conferenza Ve Or n. 981P/2017;
- contributo della Riviera del Brenta, acquisito al prot. 96346/2017 e prot. 47079/2018;
- contributo del Miranese, acquisito al prot. 6014/2017;
- contributo dell'Area Sud, acquisito al prot. 48123/2018.



I documenti pervenuti, in quanto contenenti le analisi e prospettive dei vari territori, vanno integrati nel Piano strategico attraverso una formula giuridico-amministrativa che ne garantisca formale valenza e testimoni la costruzione di un modello di sviluppo condiviso da tutte le componenti dell'ambito metropolitano.

Si prevede dunque che, con la definitiva approvazione del Piano strategico metropolitano, i predetti documenti diventino suoi elementi di riferimento:

A. **in via diretta**, con l'inserimento delle loro più importanti previsioni nel successivo paragrafo 7.2, naturalmente ove ritenute non riconducibili a quanto già previsto nel Piano e compatibili con la sua dimensione strategica;

B. **nella sua fase attuativa**, considerando le parti non direttamente inserite comunque utili ai fini della valutazione della progettualità dei singoli enti da parte dell'Ufficio tecnico di Piano e dalla Cabina di Regia, secondo il procedimento previsto nel precedente Capitolo 4, paragrafo 6.

Già questa integrazione dei due livelli, metropolitano e zonale, può essere considerato un primo fattore di successo della governance metropolitana, nella prospettiva di una valorizzazione dell'istituto delle Zone Omogenee previsto dalla riforma "Delrio".

In questa direzione sarà coltivato anche il rapporto con la Regione Veneto, nell'ambito del percorso da questa intrapreso per l'acquisizione di ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia in attuazione dell'art. 116, terzo comma, della Costituzione e in sede di revisione della legge regionale 27 aprile 2012 n. 18.

È importante che il decentramento e l'autonomia decisionale ricercata dalla Regione promuova e si coordini con quanto di analogo verrà previsto da CmVE nel suo territorio, sia a livello normativo che di sostegno finanziario.

L'approvazione del Piano strategico rafforzerà dunque la presentazione di importanti istanze in questa direzione nella neo istituita Consulta regionale per l'autonomia, alla quale partecipa anche il Sindaco metropolitano.

## **Paragrafo 7.2 RECEPIMENTO E VALORIZZAZIONE DEI CONTRIBUTI PRESENTATI DAI TERRITORI METROPOLITANI**

### **7.2.1 CONTRIBUTO DEL VENETO ORIENTALE**

Comuni di: Annone Veneto, Caorle, Cavallino-Treporti, Ceggia, Cinto Caomaggiore, Concordia Sagittaria, Eraclea, Fossalta di Piave, Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Jesolo, Meolo, Musile di Piave, Noventa di Piave, Portogruaro, Pramaggiore, Quarto d'Altino, San Donà di Piave, San Michele al Tagliamento, Santo Stino di Livenza, Teglio Veneto, Torre di Mosto.

Il "Contributo della Venezia Orientale al Piano strategico della Città Metropolitana di Venezia", coinvolge il territorio dei 20 Comuni della Venezia Orientale riconosciuti dalla L.R. n. 16/93 e dei Comuni di Cavallino Treporti e di Quarto d'Altino, in quanto ricompresi nel territorio interessato dall'omonima Intesa Programmatica d'Area, con l'obiettivo di costruire una visione strategica per la Zona Omogenea della Venezia Orientale e condividerla con CmVE.

Il documento della Venezia Orientale è strutturato in progetti strategici organizzati per obiettivi tematici (infrastrutture e mobilità, Territorio e ambiente, Qualità della vita, Impresa e innovazione) e declinati in numerosi progetti pilota (75 progetti).

In conformità all'impostazione definita al precedente paragrafo 7.1, i seguenti progetti strategici della Venezia orientale, dunque, integrano direttamente il Piano strategico metropolitano, mentre i derivanti progetti pilota faranno parte della sua fase attuativa attraverso la validazione dell'Ufficio tecnico di Piano e della Cabina di regia.

#### **Le porte**

a. Progetto Porta Nord (riqualificazione di un'area centrale del Comune di San Donà di Piave), ad integrazione della Linea di programma "6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE";

b. Riqualificazione area ex Perfosfati a Portogruaro per la realizzazione di un centro fieristico/espositivo, ad integrazione della Linea di programma "6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE".

#### **Logistica e trasporti**

c. Riconversione funzionale della Zona Produttiva di Meolo verso una logistica di servizio, ad integrazione della Linea di programma "9: SVILUPPO ECONOMICO";

d. Collegamenti su rotaia (Collegamento aeroporto di Tessera – litorale Jesolo e Collegamento stazione di San Stino e Caorle) ad integrazione della Linea di programma "6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE";

e. Collegamenti nautici delle principali località balneari, ad integrazione della Linea di programma "6 INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE";

f. Logistica e trasporto merci (sostituzione di mezzi di trasporto diesel-benzina degli operatori commerciali con mezzi elettrici, con realizzazione delle piattaforme di ricarica dei mezzi con le apposite colonnine) ad integrazione delle Linee di programma "7: SALVAGUARDIA E QUALITÀ DELL'AMBIENTE" e "6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE".

#### **Navigabilità**

g. Ormezzi per sosta natanti: creazione di ormeggi attrezzati per la sosta delle imbarcazioni che transitano lungo i corsi d'acqua navigabili, ad integrazione della Linea di programma "6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE".

#### **Tutela idraulica**

h. Valorizzazione del Sistema Idrico attraverso l'attuazione del Programma d'Azione del Contratto di fiume, ad integrazione della Linea di programma "7: SALVAGUARDIA E QUALITÀ DELL'AMBIENTE".

#### **Poli urbani**

i. Progetto di riqualificazione delle "Città d'acqua" ("riqualificazione dei waterfront balneari e fluviali"), ad integrazione della Linea di programma "9: SVILUPPO ECONOMICO".

#### **Ambiente e Paesaggio**

j. Le porte del parco: modello di management per la fruizione del territorio con azioni di tutela ambientale, promozione del turismo slow e di modelli agricoli sostenibili e virtuosi, creazione eventi, ad integrazione delle Linee di program-

ma “7: SALVAGUARDIA E QUALITÀ DELL’AMBIENTE” e “11: CULTURA, TURISMO, SPORT E PROMOZIONE DEL TERRITORIO”.

#### **Turismo**

k. Innovazione dell’accoglienza: progetti finalizzati alla riconversione delle strutture turistiche e alla formazione per gli addetti al turismo (patentino dell’ospitalità, polo veneto della formazione turistica, riqualificazione delle strutture turistiche), ad integrazione della Linea di programma “11: CULTURA, TURISMO, SPORT E PROMOZIONE DEL TERRITORIO”.

#### **Agrifood**

l. Realizzazione di centri per la valorizzazione dei prodotti tipici e il recupero delle risorse finalizzate ad aumentare l’efficienza delle attività produttive locali in un’ottica di economia circolare, ad integrazione della Linea di programma “9: SVILUPPO ECONOMICO”.

#### **Impresa**

m. H-Campus: polo europeo dell’innovazione, ad integrazione della Strategia generale “SVILUPPO”;

n. Riqualificazione delle aree produttive, ad integrazione della Linea di programma “9: SVILUPPO ECONOMICO”.

#### **Porta Est della cultura**

o. Creazione di un Polo culturale metropolitano che metta in rete i teatri e i centri culturali della Venezia Orientale, il sistema museale e il patrimonio archeologico, con l’obiettivo di promuovere e sostenere le ricchezze dell’area metropolitana attraverso un ecomuseo diffuso, ad integrazione della Linea di programma “11: CULTURA, TURISMO, SPORT E PROMOZIONE DEL TERRITORIO”.

#### **Sociale**

p. Incremento del patrimonio abitativo sociale: aumento dell’offerta di soluzioni abitative accessibili alle fasce deboli della popolazione, ad integrazione della Linea di programma “12: COESIONE ED INCLUSIONE SOCIALE”.

## **7.2.2 CONTRIBUTO DELLA RIVIERA DEL BRENTA**

**Comuni di: Campagna Lupia, Camponogara, Dolo, Mira, Fossò, Pianiga, Fiesso D’Artico, Campolongo Maggiore, Vigonovo, Stra.**

I Comuni della Riviera del Brenta hanno presentato un proprio contributo come “area omogenea” sviluppando specifiche analisi di contesto di carattere economico, sociale, insediativo e infrastrutturale e proponendo degli scenari progettuali rispondenti alla risoluzione delle principali criticità presenti e ritenuti essenziali per lo sviluppo del rispettivo territorio.

In conformità all’impostazione definita al precedente paragrafo 7.1, le seguenti strategie dei comuni della Riviera del Brenta, dunque, integrano direttamente il Piano strategico metropolitano, mentre i rimanenti contenuti del contributo presentato saranno considerati nella sua fase attuativa, attraverso la validazione dell’Ufficio tecnico di Piano e della Cabina di regia:

1. realizzazione di un nuovo casello autostradale “in ambito Roncoduro”, ad integrazione della Linea di programma “6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE”;
2. completamento dell’Idrovia Padova – Venezia come canale navigabile e

- scolmatore del Fiume Brenta, assicurandosi che vengano progettate tutte le misure di mitigazione affinché non sia compromesso il sistema ecologico e morfologico della laguna e quello idrogeologico del territorio, ad integrazione delle Linee di programma “10: SICUREZZA DEL TERRITORIO E DEI CITTADINI”, “6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE” e “9: SVILUPPO ECONOMICO”;
3. azioni di valorizzazione e sviluppo del Contratto di Fiume Brenta, ad integrazione della Linea di programma “7: SALVAGUARDIA E QUALITÀ DELL’AMBIENTE”;
4. adozione di politiche omogenee di rivitalizzazione dei centri storici della Riviera, ad integrazione delle Linee di programma “9: SVILUPPO ECONOMICO” e “11: CULTURA, TURISMO, SPORT E PROMOZIONE DEL TERRITORIO”;
5. richiesta di pubblico dibattito sulle nuove modalità di realizzazione dell’elettrodotto Fusina-Dolo-Camin, a garanzia del coinvolgimento dei territori interessati, ferma restando la contrarietà ad ogni ipotesi di linee aeree, ad integrazione delle Linee di programma “7: SALVAGUARDIA E QUALITÀ DELL’AMBIENTE” e “6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE”;
6. promozione di occasioni insediative per il settore manifatturiero, ad integrazione della Linea di programma “9: SVILUPPO ECONOMICO”;
7. azioni a favore dell’ammodernamento e potenziamento della linea ferroviaria Mestre-Adria, ad integrazione della Linea di programma “6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE”;
8. azioni a favore dello stralcio del nuovo asse plurimodale Padova - Venezia, con rinegoziazione di eventuali diverse alternative condivise dai territori attraverso lo strumento del pubblico dibattito, ad integrazione della Linea di programma “6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE”.

### 7.2.3 CONTRIBUTO DEL MIRANESE e MARCON

**Comuni di Martellago, Mirano, Noale, Salzano, Santa Maria di Sala, Scorzè, Spinea e Marcon**

Il contributo del Miranese, al quale si associa il Comune di Marcon, è finalizzato ad individuare strategie per realizzare un ecosistema territoriale efficiente, competitivo, vivibile e di riferimento.

Il documento consegnato prefigura nelle premesse una diagnosi di contesto che, salvo specificità locali, si ritiene in gran parte già compreso all’interno della corrispondente analisi del Piano strategico.

In conformità all’impostazione definita al precedente paragrafo 7.1, le seguenti strategie dei comuni del Miranese e di Marcon, dunque, integrano direttamente il Piano strategico metropolitano, mentre i rimanenti contenuti del contributo presentato saranno considerati nella sua fase attuativa, attraverso la validazione dell’Ufficio tecnico di Piano e della Cabina di regia:

1. favorire la crescita del sistema turistico, anche grazie al marchio “Terra dei Tiepolo” e le valenze paesaggistiche (ville venete + centuriazione romana), ad integrazione della Linea di programma “5: PIANIFICAZIONE TERRITORIALE”;
2. sostenere la realizzazione di collegamenti tra le sedi dei principali servizi pubblici lungo l’asse nord-sud tra Miranese e Riviera, e in particolare con l’ospedale di Dolo, ad integrazione della Linea di programma “6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE”;

3. contribuire a mitigare in chiave ambientale e idrogeologica la frattura determinata dal Passante autostradale di Mestre, ad integrazione della Linea di programma “7: SALVAGUARDIA E QUALITÀ DELL’AMBIENTE”;
4. agevolare una preventiva azione di coinvolgimento dei territori interessati e far sì che si tenga conto delle relative istanze, qualora si prospetti la presentazione nelle sedi istituzionali di un progetto di scala sovracomunale relativo al polo “Veneto City”, ad integrazione della Linea di programma “5 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE”.

## 7.2.4 CONTRIBUTO DELL’AREA SUD

### Comuni di Chioggia, Cavarzere e Cona

Il contributo per la redazione del Piano Strategico pervenuto dai comuni identificati come “Area Sud” riconosce in primis l’esigenza di questi territori di uscire dall’isolamento, non soltanto in termini di collegamenti infrastrutturali, fisici e digitali, ma anche in termini di conoscibilità e opportunità.

La riduzione della popolazione attiva, confermata nell’analisi del contesto oggetto del precedente Capitolo 2, è la conseguenza più evidente di questo isolamento, come è evidente la volontà delle tre amministrazioni comunali di cogliere l’occasione del Piano strategico metropolitano per identificarsi in un sistema locale ed entrare a pieno titolo, al pari delle altre zone già enucleatesi, a far parte del più ampio sistema metropolitano con la forza della loro aggregazione.

In conformità all’impostazione definita al precedente paragrafo 7.1, le seguenti azioni strategiche dei comuni dell’Area Sud, dunque, integrano direttamente il Piano strategico metropolitano, mentre i rimanenti contenuti del contributo presentato saranno considerati nella sua fase attuativa, attraverso la validazione dell’Ufficio tecnico di Piano e della Cabina di regia:

#### **Turismo:**

1. implementazione del turismo “slow”, enogastronomico, fluviale e lagunare (house boat), diportistico (con valorizzazione del porto di Chioggia) e dell’ecoturismo, con valorizzazione delle zone di maggior pregio (Tenuta Civrana, la Marice, Bosco Nordio, Forte San Felice, Parco degli Orti e le “Tegnue”), alimentato da ciclovie a lunga percorrenza (ciclovie VEN-TO) e di collegamento in rete della zona, ad integrazione della Linea di programma “11: CULTURA, TURISMO, SPORT E PROMOZIONE DEL TERRITORIO”;
2. rivitalizzazione dei centri storici tramite recupero degli immobili degradati e loro destinazione ad attività ricettive, previa verifica della compatibilità con i luoghi, ad integrazione delle Linee di programma “9: SVILUPPO ECONOMICO” e “11: CULTURA, TURISMO, SPORT E PROMOZIONE DEL TERRITORIO”;

#### **Tutela del patrimonio naturalistico:**

1. miglioramento della qualità delle acque balneari alla foce del Brenta, mediante attuazione del Programma d’Azione del Contratto di fiume, che ne consentirà la tutela organica lungo l’intero corso, ad integrazione della Linea di programma “7: SALVAGUARDIA E QUALITÀ DELL’AMBIENTE”;
2. supporto nel contrasto dell’intrusione salina, nel monitoraggio della subsidenza e dell’inquinamento da PFAS nell’entroterra, ai fini della prevenzione e

mitigazione dei fenomeni, ad integrazione della Linea di programma “7: SALVAGUARDIA E QUALITÀ DELL’AMBIENTE”;

3. verifica delle condizioni e prescrizioni impartite e monitoraggio ai fini della sicurezza e compatibilità ambientale degli impianti industriali a ridosso dei centri abitati, supportando eventuali accordi tra tutte le parti ed autorità interessate, ad integrazione della Linea di programma “7: SALVAGUARDIA E QUALITÀ DELL’AMBIENTE” e della linea di programma “9: SVILUPPO ECONOMICO”.

#### **Agricoltura:**

1. promozione delle eccellenze della produzione orticola (radicchio di Chioggia), del pesce della laguna e del mare, della filiera viticola di Cona, associandovi il brand metropolitano e favorendo la regia unica, la logistica e i collegamenti tra e ai mercati (di Chioggia e Rosolina), ad integrazione delle Linee di programma “2: OLTRE I CONFINI METROPOLITANI” e “6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE” e “9: SVILUPPO ECONOMICO”.

#### **Mobilità e collegamenti fluviali:**

1. favorire il potenziamento del collegamento su rotaia del tratto Adria – Venezia ad integrazione della Linea di programma “6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE”;

2. supportare la realizzazione di un nuovo tracciato ferroviario che colleghi Chioggia, Cavarzere e Cona con la linea Padova – Venezia, per connettere l’area sud con i centri più importanti dell’Italia e dell’Europa, ad integrazione della Linea di programma “2: OLTRE I CONFINI METROPOLITANI” e “6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE”;

3. agevolare il collegamento fluviale, per merci e container, tra Venezia – Chioggia e il porto Fluviale di Valdaro (Mantova), ad integrazione della Linea di programma “2: OLTRE I CONFINI METROPOLITANI” e “6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE”.

#### **Sviluppo e impresa:**

1. cura dello sviluppo del porto di Chioggia nell’ambito dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ad integrazione delle Linee di programma “6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE” e “9: SVILUPPO ECONOMICO”;

2. verifica delle soluzioni urbanistiche per la razionalizzazione, recupero funzionale e integrazione del sistema insediativo produttivo dell’intera zona sud e per un più funzionale riposizionamento del mercato ittico di Chioggia, cercando di orientare in tal senso la pertinente quota dei finanziamenti derivanti da legislazioni di favore che comprenda tale ambito, ad integrazione della Linea di programma “5: PIANIFICAZIONE TERRITORIALE”;

3. supporto ad iniziative promozionali e culturali (progetto “manifattura delle idee”) nonché di formazione professionale in ambiti specialistici caratteristici (modelleria tessile), ad integrazione delle Linee di programma “11: PROMOZIONE DEL TERRITORIO, TURISMO, CULTURA E SPORT” e “13: ISTRUZIONE, FORMAZIONE PROFESSIONALE E LAVORO”.

